UNIVERSITE MCGILL

NOUS AUTRES, LES GARS DE TRUCK: ESSAI SUR LA CULTURE ET L'IDEOLOGIE DES CAMIONNEURS DE LONGUE-DISTANCE DANS LE NORD-OUEST QUEBECOIS

PAR

© SERGE BOUCHARD

DEPARTEMENT D'ANTHROPOLOGIE
FACULTE DES ARTS ET DES SCIENCES

THESE PRESENTEE A LA FACULTE DES ETUDES SUPERIEURES
ET DE LA RECHERCHE EN VUE DE
L'OBTENTION DU PHILOSOPHIAE DOCTOR (ANTHROPOLOGIE)

AOUT 1980

À GINETTE

À SERGE-ALEXANDRE

RESUME

Cette thèse pose l'hypothèse de la particularité du groupe des camionneurs de longue-distance (truckeurs) tant sur le plan des réalités sous-culturelles que sur celui des discours idéologiques.

Le travail de terrain s'est effectué dans le nord-ouest québécois, c'est-à-dire en Abitibi et à la Baie James.

Appliquant le concept de culture là où l'on aurait tendance à avoir recours au concept du groupe de travail (occupationnel), s'appuyant sur la notion d'idéologie des truckeurs là où l'on parlerait normalement d'idéologie de classe, l'argumentation démontre que le groupe d'identité en question est un groupe sous-culturel de plein droit, existant dans un territoire abstrait: l'univers routier.

A partir de la description détaillée du procès de travail dans la perspective de la vie quotidienne, la thèse tente de faire l'analyse du "plaisir d'être truckeur" en développant une problématique spécifique autour de la notion de force ainsi que de celles du contrôle, du rythme, de la méditation, du tournoi et de la création de mondes.

En ce sens, c'est une contribution à la compréhension des modes d'existence contemporains de la pensée et de la pratique symbolique.

ABSTRACT

The author proposes and discusses the hypothesis of the social and cultural specificity of the long distance truckers in Abitibi-Baie-James, northwestern Québec, with whom he travelled in 1975-76.

Based on the concept of culture instead of the concepts of class ideology (workers ideology) and occupational groups (workers identity), the specific ideology of the truckers is a sub-cultural phenomenon by which the group develops its own relationship to the world.

From a detailed account of the daily working life of the truckers, the author analyses the "great satisfaction" of being a long-distance trucker reported and insisted upon by the majority of informants. The analysis shows that part of this "great satisfaction" lies in the practice of control, rhythm, meditation, involvement in a symbolic tournament and cration of specific worlds. "Work" is also a "game" and "production" involves "destruction" as in art or craftmanship. There is a strong analogy with the classical concept of mana in non-industrial societies.

The analysis contributes to the understanding of symbolic thoughts and practices of man in complex industrial society which are in opposition because of their symbolic freedom and subjectivity to the rules and constraints of exclusive objective thinking.

AVANT-PROPOS

La production de cette thèse a exigé la mise à contribution, les avis et les encouragements de nombreuses personnes et organismes. Elle est le résultat d'un travail amorcé en 1974.

Sur les plans personnel et intellectuel, je dois beaucoup à Monsieur Roger Pothier qui, le premier, m'a fortement incité à entreprendre et à compléter cette recherche sur les camionneurs. D'autres personnes ont par ailleurs contribué à sa réalisation: parmi celles-ci, je remercie Madame Josée Mailhot, Monsieur Bernard Bernier, Monsieur Jean-Pierre Noel, ainsi que Monsieur Ignatius E. LaRusic dont les commentaires généraux m'ont beaucoup aidé. De nombreuses autres personnes ont collaboré sur le plan technique: Mesdames Christiane Bouchard-Garon, Yvonne Hudon, Linda Brisson et Marlène Deschamps pour la dactylographie, Brigitte Garneau pour la contribution bibliographique, Mesdames Viviane Cameron, Ginette Noel, Diane Noel, Dolorès Jomphre et Monsieur Michel Cloutier. Madame Monique Vézinet a revisé une portion importante du texte final.

Le Centre des Etudes Nordiques de l'Université McGill ainsi que le Centre des Etudes Nordiques de l'Université Laval ont subventionné en partie mes séjours sur le terrain. Le département d'Anthropologie de l'Université Laval a absorbé une partie des coûts de dactylographie. Je les en remercie vivement.

La collaboration de la Société de Développement de la Baie-James et celle de la Compagnie Brazeau Transport ont été fortement appréciées.

Parmi les gérants et les répartiteurs, parmi les chauffeurs

surtout, je suis profondément reconnaissant aux personnes suivantes: Messieurs Magella Deroy, Réal Lemonde, Claude Vézina, Germain Bolduc, Gaëtan Frazer, Oscar Cadrin, Luc Grenier, Maurice Pelletier, Gerry Hull, et Bob Julien.

Je remercie également mes conseillers, Madame Carmen Lambert et Monsieur Richard F. Salisbury dont les commentaires se sont avérés, à mon point de vue, d'une grande richesse.

Je ne sais comment exprimer ma gratitude à Monsieur Bernard Arcand, mon directeur de thèse, dont la direction fut aussi rigoureuse qu'agréable et enrichissante.

Je dois beaucoup au soutien de ma famille et de mes amis qui, sans nécessairement partager ma passion pour ce travail, ont tout de même fait comme si, pour eux-aussi, il avait une grande importance. Parmi ceux-là, mes parents qui, de bien des façons, ont partagé mes fatigues et mes angoisses, mon petit garçon avec qui je n'ai pas pu jouer aussi souvent que je l'aurais voulu, un ami comme Jean-Noël Tremblay dont la vigueur et l'enthousiasme m'ont souvent servi de modèle, mon frère Michel finalement, qui achève lui-aussi sa thèse de doctorat dans un tout autre domaine mais avec qui j'ai l'impression d'avoir, depuis six ans, travaillé en équipe.

TABLE DES MATIERES

RESUME iii

ABSTRACT iv

AVANT-PROPOS v

TABLE DES MATIERES viii

INTRODUCTION 1

- Perspectives théoriques et générales 3
- Idéologie et culture des camionneurs de longue-distance. 8
- La notion de culture. 11
- Plan de l'exposition. 17

PREMIERE PARTIE: PREAMBULE

CHAPITRE I: APERCU DES CONDITIONS OBJECTIVES GENERALES. 19

- Enjeux des monopoles 20
- Circulation et atomisation 22
- Le transport routier au Québec 26
- Les chauffeurs de route 28
- Le syndicat 32
- Le camionnage à la Baie James et en Abitibi 36
- Les études antérieures 40

CHAPITRE II: LA METHODE ETHNOGRAPHIQUE 45

- Méthode de terrain et considérations générales 47
- La cueillette des données 50
- La nature des données 54
- La notion d'ethnographie 61

DEUXIEME PARTIE: LE TERRITOIRE ET LE GROUPE

CHAPITRE III: LE TERRITOIRE: LA ROUTE 76

- Introduction 77
- Routes et types de routes 78
- Trajets et recommencements 83

- Entrepôts et terminus 87
- Les restaurants de camionneur 94
- La route de la Baie James 99
- Le super truck-stop 102
- Autres points d'arrêt et de rencontre 104
- Autres personnages routiers 105
- L'exclusivité de la route 107
- Conclusions 108

CHAPITRE IV: LE GROUPE DES TRUCKEURS 110

- Introduction 112
- Le dialecte 113
- Le costume 118
- Le geste et la parole 120
- La musique 130
- Habitudes alimentaires et idiosyncrasies 133
- Les préjugés collectifs 135
  - Les femmes 136
  - Les patrons 139
  - Le syndicat 141
  - L'argent 143
  - La loi 143
  - La jeunesse 144
  - Les indiens 145
  - La vie, la mort et la société 147
- L'idéologie particulière 148
- La confrérie 150

TROISIEME PARTIE: ETUDE SUR LES SITUATIONS

CHAPITRE V: RISQUES ET COUTS 164

- Introduction 165
- Connaissance de la route 166
- Le temps qu'il fait 173
- Trafic et accidents 182
- Les bris 186
- La nuit des truckeurs 201
- L'accident 206

CHAPITRE VI: DIFFICULTE D'ETRE 215

- Introduction 217
- Le rythme de travail 218
- La solitude 242
- Le sommeil 245
- La santé 254
  - Les yeux 255
  - Le dos 256
  - Le coeur 257
- La marginalité 261

QUATRIEME PARTIE: ANALYSE DE L'IDEOLOGIE ET DE LA CULTURE

CHAPITRE VII: LA FORCE DE LA MACHINE 268

- Introduction 270
- L'échelle de puissance 270
- Puissance et rodage 273
- La charge 275
- La vitesse 277
- L'expérience 280
- La libération de la force 282
- La création d'un monde de force 284

CHAPITRE VIII: LA BEAUTE DE LA MACHINE 296

- Introduction 298
- Manufacture et marques 299
- Le camion nordique 305
- La forme 310
- Le sens des couleurs 314
- Le camion idéal 317
- La voix du truck 320
- Les inscriptions 324
- Jeu et non-travail 326

CHAPITRE IX: LE PLAISIR 329

- Introduction 331
- Le plaisir d'affronter le danger et le danger de l'affronter sans plaisir 332
- Le contrôle 334
- Risques et confrérie 337
- L'usure 341
- La fête et le tournoi symbolique 343
- La création du monde 353

CONCLUSION 360

- Culture et groupements sociaux 363
- Idéologie et interprétation du réel 367
- Idéologie populaire quotidienne comme non philosophique 369
- La création aliénante de la liberté 374

CARTES 381

BIBLIOGRAPHIE 384

ANNEXE I: Liste des noms donnés aux camions 1980 394

ANNEXE II: Extrait des notes de terrain 396

INTRODUCTION

"Le moment est venu de penser moins, de viser moins haut, de regarder de plus près, d'observer mieux et de peindre aussi bien mais autrement. C'est la peinture de la foule, du citoyen, de l'homme de travail, du parvenu et du premier venu, entièrement faite pour lui, faite de lui. Il s'agit de devenir humble pour les choses humbles, petits pour les petites choses, subtils pour les choses subtiles, de les accueillir toutes sans omission ni dédain, d'entrer familièrement dans leur intimité, affectueusement dans leur manière d'être: c'est affaire de sympathie, de curiosité attentive et de patience. Désormais le génie consistera à ne rien préjuger, à ne pas savoir ce qu'on sait, à se laisser surprendre par son modèle, à ne demander qu'à lui comment il veut qu'on le représente."

(Eugène Fromentin, Les Maîtres d'Autrefois)

5

Perspectives théoriques

La question principale de cette thèse est d'abord celle posée par Sartre dans Question de Méthode, lorsqu'il aborde la notion de médiation: (Sartre, 1960, pp. 60-61-78)

> "... il faut passer par la médiation des hommes concrets... il est absurde de réduire trop vite la générosité de l'idéologie aux intérêts de classe... nous considérons l'idéalisme comme un type spécial de réalité: une idée-objet. Cette réalité appartient à la catégorie des collectifs... Pour nous, son existence est réelle et nous n'apprendrons rien de plus sinon par l'expérience, l'observation, la description phénoménologique, la compréhension, et les travaux spécialisés."

Plus loin, il poursuit de façon encore plus significative: (idem, p. 111)

> "Or, c'est dans sa relation avec les collectifs, c'est dans son champ "social" considéré sous son aspect le plus immédiat que l'homme fait l'apprentissage de sa condition; ici encore, cette particularité a son opacité propre qui interdit de la dissoudre dans les déterminations fondamentales: cela signifie que le milieu de notre vie, avec ses institutions, ses monuments, ses instruments, ses infinis culturels... ses fétiches, sa temporalité sociale et ses espaces "hodologiques" doit faire aussi l'objet de notre étude."

Vingt ans plus tôt, Gramsci soulevait le même problème: (Gramsci 1935 178-179)

> "Les sociétés auxquelles un individu peut participer sont très nombreuses, plus qu'il ne paraît. C'est à travers ces "sociétés" que chaque homme particulier fait partie du genre humain. De même, c'est de multiples façons que l'individu entre en rapport avec la nature, car par technique, il faut entendre non seulement cet ensemble de notions scientifiques appliquées industriellement, mais aussi les instruments mentaux, la connaissance philosophique... Il faut

> élaborer une doctrine où tous ces rapports sont actifs et en mouvement, en établissant bien clairement que le siège de cette activité est la conscience de l'homme pris comme individu qui connaît, veut, admire, crée déjà et se conçoit non pas isolé mais riche de possibilités qui lui sont offertes par les autres hommes et par la société des choses dont il ne peut pas ne pas avoir une certaine connaissance (comme tout homme est philosophe, tout homme est savant...).

On excusera un recours aussi direct aux sources écrites des auteurs qui ont retenu mon attention dans la formulation de la problématique de ce travail. Il faut bien comprendre que le champ de la culture et de l'idéologie est extrêmement vaste et nul ne saurait prétendre le réduire à quelques propositions. Dans les circonstances, je n'ai d'autre choix que de m'appuyer sur la concision et la "simplicité" de quelques auteurs importants afin de présenter un problème particulier, le mien en l'occurrence. Il faut garder à l'esprit que cette présentation est le résultat (provisoire) d'un processus et d'une élimination.

Ainsi, dans les cas de Sartre et de Gramsci, nous sommes placés devant deux auteurs qui, chacun à leur façon, soulignent que l'idéologie de l'homme ordinaire en situation est immanquablement laissée pour compte par les philosophes, les théoriciens et les analystes de tout acabit qui se penchent et se sont penchés sur le problème des idéologies dans la société contemporaine. Sans le spécifier plus avant, ils en appellent à un recours aux matériaux de première main, ils rejettent et condamnent l'apriorisme en ces matières, ils soulèvent donc indirectement la question des types de sociographies ou d'ethnographies nécessaires à l'appréhension adéquate de la complexité des "situations" de l'homme où qu'il soit dans l'espace social et culturel.

Bien humblement, cette thèse prend au sérieux ces avertissements théoriques et il faut dire avec Sartre que ce qui est en cause est bel et bien une question de méthode. Lorsqu'on est principalement préoccupé de connaissance (de culture) et de discours (idéologie), il faut pouvoir s'appuyer sur des matériaux de première main (méthode ethnographique) concernant un groupe tout à fait défini.

En ce qui nous concerne, le groupe particulier à l'étude est celui des camionneurs de longue-distance (ci-dessous truckeurs) tel que je l'ai abordé, dans le nord-ouest québécois, en 1975-76. Un des objectifs principaux de la thèse est ainsi d'exposer ces "situations" qui font le quotidien des truckeurs et de cette façon, mon travail est en partie un exposé ethnographique. Pour l'anthropologie, il s'agit là d'un objectif normal dans la mesure où la préoccupation de resituer le sens profond des comportements et des choses dans leur contexte propre n'est certes pas une préoccupation théorique nouvelle. L'anthropologie, entre autres et en particulier, a toujours débattu ce propos.

En un certain sens en prenant partie dans ce travail pour "cette nécessité de comprendre la culture de l'intérieur" ou de saisir l'idéologie "par en bas", dans les situations concrètes où elle se génère de façon autonome et réelle, on finit par soutenir que c'est d'abord l'ethnographie (un certain type d'ethnographie, celui qui recherche le sens propre aux porteurs de culture) qui établit vraiment l'originalité du discours anthropologique. L'ethnographie est ici perçue en tant que méthode d'incursion dans des niveaux de la réalité qui échappent normalement, pour ne pas dire

systématiquement aux observateurs scientifiques qui s'appuient exclusivement sur des déterminations rationnelles et objectives.

Or, si l'on entend étudier l'homme dans sa totalité, on se doit d'envisager avec plus de témérité et de rigueur ce résidu qui n'est autre que ce que Henri Lefèbvre appelle la quotidienneté. (Lefèbvre 1968: 65-66)

> "Qu'est-ce qu'une culture? C'est aussi une praxis... C'est une source d'actions et d'activités idéologiquement motivées. Le rôle actif des idéologies devrait donc se réinsérer dans le schéma marxiste, pour l'enrichir au lieu de l'appauvrir par réduction au philosophisme et à l'économisme... Il est sous-entendu d'une part que la culture n'est pas une vaine effervescence, mais active et spécifique, liée à une façon de vivre, et d'autre part que les intérêts de classe (liés structuralement aux rapports de production et de propriété) ne suffisent pas à assurer le fonctionnement de la société dans sa globalité, tant qu'elle fonctionne... Quand les gens, dans la société ainsi analysée, ne peuvent plus continuer à vivre leur quotidienneté, alors commence une révolution. Alors seulement."

Entendue ainsi, la perspective de l'analyse culturelle s'élargit; il s'avère possible de se mettre sur la voie d'une meilleure compréhension de l'homme eu égard à ses pratiques imaginaires et symboliques dans le champ du quotidien (quelque soit par ailleurs le contexte sociologique). Et c'est précisément le monde moderne qui semble le plus délaissé par les sciences humaines à ce chapitre, comme si le quotidien n'avait pas de valeur en soi lorsque "sorti" du champ des sociétés exotiques. Il faut alors dire, avec Castoriadis (1975: 131-135) "qu'il n'y a que ceux qui sont obsédés par les grèves, les événements "politiques" ou les crises internationales qui croient que la vie quotidienne est secondaire." (cité par Rioux 1978: 152).

Il est un autre problème qui relève plus du langage que de la perspective. L'imaginaire nous échappe trop souvent et l'imaginaire fait partie de l'expérience vécue. (Sapir 1967: 117-118)

> "Il n'y a rien à redire une fois qu'on a compris clairement que le spécialiste des sciences humaines ne s'intéresse pas à l'homme mais à la science et que toute science a la voracité destructive du rite obsessionnel. Ne nous faisons pas d'illusions: le savant ne peut rien nous dire sur l'homme qui ne soit exprimable en fonction des définitions et des démarches verbales de son logos, beau domaine féérique qui par moment se souvient que l'homme est un organisme fait d'expériences mais qui ne plonge jamais dans la totalité de cette expérience... (logos) qui n'entretient avec l'univers du comportement vécu que des relations fragmentaires et imaginaires."

Sapir nous dit ainsi que la science humaine ne s'intéresse pas suffisamment au vécu comme à sa réalité concrète. Son logos est nécessairement un système conceptuel partiel et partial. Son verdict est plus dur encore: ce n'est pas le vécu qui est imaginaire mais bien un certain positivisme qui refuse de voir les réalités de l'expérience. La tâche primordiale de l'ethnographie serait donc de rendre compte des totalités et non des fragments avec lesquels il est trop souvent facile de confirmer ses a priori objectivants.

Autrement dit, on ne peut pas demander à un positivisme trop strict ce qu'il ne peut pas donner, en particulier lorsque l'objet de connaissance n'est plus en soi un objet de connaissance positive, en tout ou en partie. L'étude de l'homme et de la société se prête à une multiplicité d'approches. Nous savons bien cependant que la science positive, que ce soit dans sa version économiste, philosophique ou biologique, ne peut pas épuiser tout

le champ de l'objet humain. Ce qui lui résiste radicalement, c'est l'imaginaire, le subjectif ou le symbolique en général. C'est l'irrationnel sur lequel on se bute mais que trop souvent aussi on écarte, une réalité non positive et non philosophique qu'on relègue dans le champ du secondaire et du non-déterminant. (Lefèbvre 1960)

Sans faire état plus avant de ce débat qui se poursuit toujours et pour lequel il n'y a pas d'autre issue que le choix d'une pratique, je suis maintenant en mesure de présenter dans quel cadre particulier cette thèse se situe.

Idéologie et culture des truckeurs de longue-distance

Globalement, mon travail consiste à envisager de front l'univers idéologique et culturel d'un groupe bien précis de travailleurs: les truckeurs de longue-distance dans le nord-ouest québécois. Je m'intéresse donc à l'idéologie de l'homme de tous les jours évoluant dans un cadre social et culturel circonscrit à l'intérieur de la société industrielle avancée. Je recherche une connaissance propre, des discours particuliers et des situations concrètes. Autrement dit, mon intention est simplement de contribuer à l'ethnographie d'un groupe particulier: la démarche n'est pas nouvelle en anthropologie, c'est le groupe qui l'est.

Sur le plan de la morphologie sociale, mon travail suppose et s'appuie sur une redéfinition du découpage des groupes sociaux à l'intérieur même de la société industrielle. On verra assez rapidement que, compte tenu du développement de cette thèse, des travailleurs ne sont jamais des travailleurs en général: chaque groupe tend vers une identité propre, forgée à

même des situations concrètes, au coeur de "milieux" particuliers qu'il est tout à fait nécessaire de désigner et de repérer. C'est bien sûr ma démarche spécifique auprès du groupe des truckeurs qui m'amène à cette supposition. Mais il est difficile d'accepter d'emblée l'idée que ce qui pourrait s'avérer vrai pour les truckeurs est complètement inexistant ailleurs dans d'autres groupes. Ce qui est le propre des truckeurs, ce qu'on y retrouve au chapitre de l'autonomie idéologique et de la créativité culturelle doit bien se retrouver ailleurs même s'il est entendu que je ne suis pas en mesure de le soutenir réellement (avec force détails) puisque pour ce faire, il serait nécessaire de s'appuyer sur des ethnographies et des sociographies adéquates.

Quant à la culture et à l'idéologie, le problème est à mon sens encore plus complexe. Non seulement s'agit-il de déceler et d'analyser la spécificité (problème que nous rencontrons au niveau de la morphologie sociale comme nous venons de le voir au paragraphe précédent; problème qui consiste à repérer les nouvelles frontières d'un nouveau découpage) mais encore ne doit-on pas écarter la possibilité, sur le plan de l'analyse anthropologique du phénomène idéologique, de retrouver là des formes de pensée et de discours qui ne se laissent pas "voir" facilement.

Formulé autrement, cela signifie qu'en matière d'idéologie, on peut bien faire dire n'importe quoi aux travailleurs. On ne s'est d'ailleurs jamais gêné pour le faire. Mais lorsqu'on analyse le discours des gens après l'avoir recueilli là où il doit être recueilli, lorsqu'on le situe là où il doit être situé, on risque alors de découvrir une cohérence et une profondeur qu'il est difficile de soupçonner quand on l'aborde de

l'extérieur. Cela aussi n'est pas en soi une découverte de l'anthropologie mais dans le cas d'un groupe de travailleurs, on verra que cette reconnaissance théorique peut nous conduire assez loin, au moins aussi loin que les analyses de la pensée primitive a conduit l'anthropologie.

Quant à la culture, je voudrais m'appuyer, pour les fins du présent travail, sur la définition à la fois très particulière et très générale qu'en donne Clifford Geertz dans son article "The Impact of the Concept of Culture on the Concept of Man. (Geertz 1965). Sa définition nous amène d'abord à considérer la culture dans le contexte de l'expérience individuelle subjective du monde. Elle nous conduit ensuite à un niveau très général en suggérant que ce qui est essentiel dans la culture est bel et bien les différents aspects de manifestations symboliques propres aux sociétés humaines.

Cela l'amène à soutenir que sur le plan culturel l'homme n'est pas autre chose que ce qu'il croit être, que ce qu'il fait en fonction de sa conception de lui-même. Sur la base d'une telle malléabilité, on ne se surprend guère de l'étonnante diversité culturelle qui en résulte.

Par ailleurs, le symbolique n'est pas la conséquence ou le corrélat de l'expérience culturelle. Il en est le pré-requis. (Geertz 1965: 27)

> "We are in sum incomplete or unfinished animals who complete or finish ourselves through culture, and not through culture in general but through highly particular forms of it: Dobuan and Javanese, Hopi and Italian, upper-class and lower-class, academic and commercial. Man's great capacity for learning, his plasticity, has often been remarked, but what is even more critical is his extreme dependence upon a certain sort of learning: the attainment of concepts, the apprehension and application of specific systems of symbolic meaning."

Nous reviendrons un peu plus loin sur une autre définition encore plus générale donnée par Lévi-Strauss mais qui s'accorde tout à fait avec celle-ci. Pour l'instant, établissons clairement, à l'instar de Lefèbvre et de Geertz que celui qui aborde l'idéologie et la culture d'un groupe social particulier à l'intérieur de la société industrielle contemporaine se doit de le faire en considérant, d'une part, que la pratique idéologique se vit dans le cadre du quotidien, et d'autre part, que la culture du groupe à l'étude se déploie au milieu de l'expérience subjective des individus et qu'elle ne peut être sans manifestations symboliques déterminantes.

La notion de culture

Nous venons tout juste de souligner l'importance attachée par Geertz au caractère symbolique de la culture. Il faut aller plus loin afin de préciser davantage la nature du débat en anthropologie au sujet de cette notion ainsi que l'approche spécifique de cette discipline quant à la définition de la culture. C'est d'autant plus indiqué que la présente thèse introduit le concept dans un champ où on ne le retrouve pas habituellement, celui du monde du travail dans la société industrielle avancée.

En tant qu'anthropologue, je me pose le problème de la nature de la culture ainsi que celui du déterminisme. La culture, à l'instar de l'idéologie, n'est-elle que le reflet des conditions matérielles ou ne serait-elle pas à l'inverse une entité autonome, super-organique (Kroeber 1917), ayant une dynamique propre, transcendant à la fois l'individu et la société? Il existe, on le sait bien, un très grand nombre de définitions de la culture (Kroeber-Kluckhohn 1954) et les recenser dans leur diversité

ne nous servirait pas beaucoup. Il serait par contre utile de relever les grandes orientations, les consensus et les oppositions irréductibles.

Lorsque les anthropologues parlent de culture, ils parlent d'un univers humainement créé, de ces mondes construits et fabriqués qui nous montrent que l'homme est en quelque sorte condamné à créer de la culture et que, par opposition au monde animal, il ne peut survivre hors d'un environnement culturel. "La culture est ce qui dans le milieu est dû à l'homme" (Herkovits 1967: 6). Il y a au moins deux grandes dimensions à cette humanisation du milieu par l'homme: la première est matérielle et rend compte de la transformation concrète de la nature par l'homme; la seconde est intellectuelle et s'attache aux aspects cognitifs de la relation de l'homme au milieu. On peut ainsi parler d'une appropriation simultanément matérielle et intellectuelle de la nature par l'homme.

Il n'y a pas que le milieu naturel qui se pose à l'homme comme réalité à s'approprier ou à transformer; le milieu social et le milieu culturel lui-même se posent déjà comme un donné à chaque groupe humain. Or, les problèmes commencent vraiment lorsqu'il s'agit pour les théoriciens de mettre de l'ordre, d'établir une échelle de priorités, de dégager des rapports de détermination entre ces différents milieux. (Henry 1973: 60)

> "The development of a theory of culture cannot occur without arbitrariness, for we have no way of determining objectivily, as the physicist now have for exemple, the fundamental building blocks of the human universe, culture. But within this arbitrariness there are just two possible theory choices, the idealist and the materialist; we try to construct a theory either on the basis of logical or metaphysical categories or on the basis of some material phenomenon like the economic system, the environment, etc... Anthropology has

> throughout its historic course followed the latter method and usually has either reacted violently against theories stressing non material factors or has ignored them. Now however, with the rise or the school of ethnoscience, anthropology is developing the possibilities of a real controversy between idealists and materialists. Between the two, meanwhile, stands the energists, neither flesh nor fowl, for whom energy has become a demon attached to everything and nothing."

Dans ce débat, être matérialiste, c'est affirmer, d'une façon ou d'une autre, le primat des activités matérielles de l'homme sur ses activités intellectuelles, la culture étant en ce sens une entreprise collective de transformation concrète du milieu avant d'être une interprétation abstraite. L'idéaliste soutient au contraire que la culture est essentiellement une "façon partagée" de voir le monde, façon qui en vient à déterminer les actions posées concrètement.

Il y a plus cependant dans une définition anthropologique de la culture. "La culture, c'est ce qui lie les hommes " (Benedict, cité par Kluckhohn 1966: 37). Cette définition de Ruth Benedict nous transporte dans le champ de la communication où il est considéré que la culture est une matrice régissant les liens de solidarité, d'identité et de relative pérennité des groupes sociaux. On perçoit ici l'influence de la "Gestalt Theory", de la théorie des formes et configurations à l'intérieur de laquelle il devient possible d'intégrer au schéma du "monde humainement créé" une dimension psychologique forte. D'une part, il est reconnu que les cultures ont des frontières réelles se développant aux frontières mêmes des collectivités, d'autre part, il est souligné que le porteur de culture est toujours un individu en relation avec le groupe dont il est membre.

La relation avec le groupe en est une de communication. Cette communication n'est pas factuelle ou ponctuelle; elle est globale et intégrée. C'est d'ailleurs là où se situe la contribution peut-être la plus importante de Benedict à une théorie générale de la culture. Selon elle, la culture a un caractère synthétique déterminant, elle possède un pouvoir d'intégration unique. Nous savions déjà depuis Malinowski et Mauss, que la culture affiche toujours un caractère de totalité et de globalité dont l'ethnologue se doit de toujours tenir compte.

Si la culture affiche cet important caractère de globalité, il faut aussi se rappeler qu'elle a un sens (Herkovits 1967: 16). La diversité des sens est à la source de la grande diversité culturelle observée. L'expérience de la vie en général est définie par la culture et n'est pas soumise au traitement libre des individus, bien que ce soient ceux-ci qui vivent réellement les expériences et qui les interprètent en fonction de leur environnement culturel (Hallowell 1955).

Les faits de culture ont ainsi une conséquence sur la morphologie sociale en ce qu'ils tracent des frontières et des limites à l'extension du "Nous". Toute culture, en raison de son caractère intégrateur, se traduit par la formation ou l'existence de groupes définis. Les faits de culture traduisent en outre le type d'insertion de l'individu dans sa ou ses cultures ainsi que la nature des relations à l'intérieur de la matrice culturelle. Au sujet de ces relations, Lévi-Strauss a pu soutenir que toute culture est essentiellement un système de communication à trois niveaux: 1- circulation des biens, 2- circulation des femmes, 3- circulation des messages. (Lévi-Strauss 1958: 95)

Mais quelles que soient les positions des anthropologues par rapport, une fois de plus, à la dominance de certains niveaux sur d'autres, l'économique sur le social ou l'économique et le social sur le culturel, il est un consensus trop souvent sous-estimé. Tous les anthropologues reconnaissent la réalité d'une intégration culturelle propre à des groupes particuliers (même si les discussions sont ouvertes à savoir quels groupes sont éligibles à l'analyse anthropologique des faits de culture). On s'entend généralement aussi pour dire que toute culture, toute super-organique qu'elle puisse être, toute individuellement médiatisée qu'elle puisse se présenter, ou encore toute matériellement déterminée qu'elle est, toute culture donc s'inscrit dans la vie réelle; c'est par l'observation des gestes, des rites, des événements culturels particuliers que l'anthropologue est en mesure de reconstruire pour lui-même le "sens" d'une culture spécifique ou de plusieurs cultures spécifiques avant de contribuer à la compréhension de "la Culture" dans toute sa généralité. C'est vrai aussi de Boas qui prétendait que le discours des informateurs sur le monde et sur leur monde (discours verbalisé mais aussi gestes et actions ritualisés) constituaient le véritable matériau de base de l'anthropologie (Kardiner et Preble 1966: 200).

A cela, il faut ajouter une dimension historique: la culture affiche un caractère de stabilité même si elle change constamment. Elle évolue selon sa propre dynamique interne mais elle subit en outre des pressions de changement qui proviennent de l'extérieur. Alors que l'anthropologie s'est traditionnellement intéressée à des cultures relativement simples où pressions internes et externes se retraçaient avec une relative facilité,

il est clair qu'une analyse anthropologique des sociétés complexes industrialisées pose aujourd'hui de nouveaux défis. La situation se présente un peu, pour reprendre la formulation de Gramsci, comme si l'individu participait maintenant, à l'intérieur de la société industrielle, à plusieurs cultures à la fois, toutes ces cultures "partielles" relevant d'une matrice principale dont le terme ultime pourrait bien être, dans notre cas, la culture occidentale judéo-chrétienne.

Bien qu'il soit théoriquement possible pour l'anthropologie d'aborder ces cultures contemporaines imbriquées les unes dans les autres (voir la définition de Lévi-Strauss au chapitre 2 de cette thèse), il reste à démontrer dans quelle mesure l'anthropologie peut faire valoir ses acquis au chapitre de l'étude des cultures (acquis enregistrés par le biais des études de sociétés plus simples) dans le contexte des réalités culturelles des groupes sociaux propres à la société industrielle avancée.

Sur le plan de la méthode, l'anthropologie offre son approche ethnographique, sa façon propre et éprouvée d'observer directement les phénomènes culturels. Sur le plan théorique, j'ai personnellement retenu pour les fins de cette thèse, une série d'orientations déterminantes. Le caractère de globalité d'abord en ce qu'il influe sur la définition et sur l'identité d'un groupe. Le caractère de médiation individuelle en ce qu'il respecte la notion d'expérience réelle de la vie. Le caractère symbolique en ce qu'il établit, ce qui est mon choix théorique à l'instar d'un anthropologue comme Geerzt, que ce qui fait la spécificité de la culture, dans quelque milieu que ce soit, se retrouve au niveau de la récupération et du traitement symbolique des réalités par l'homme.

Parallèlement aux démarches qui voient dans la société contemporaine une réduction à l'économisme, qui associent aussi la culture à une sorte de superstructure où tout est idéologie hormis la science exacte, il est peut-être utile de se poser la question anthropologique de la nature de la culture hors du champ des sociétés primitives.

Cela revient à se demander, à propos de notre propre société, ce qu'il advient des constructions et pratiques symboliques relevées ailleurs dans le temps et dans l'espace par les anthropologies traditionnelles. Cela revient aussi à se poser une question fondamentale sur la nature humaine (à moins qu'il n'y ait pas de nature humaine mais rien qu'un développement objectif de l'histoire): si la culture est le seul milieu dans lequel l'homme survit, comme l'anthropologie a voulu le démontrer, où est la culture dans un monde qui semble faire comme si elle n'existait pas?

Plan de l'exposition

La thèse se divise en quatre parties dont nous aurons à vérifier en conclusion si elles couvrent le champ de la question principale.

La première partie tient dans les deux premiers chapitres. C'est en fait un préambule nécessaire qui s'attache à la description des conditions objectives dans lesquelles se fait le métier de camionneur aujourd'hui, un repérage "de l'extérieur" de la position sociale du groupe à l'étude. Dans le second chapitre, j'expose ma méthode de travail sur le plan ethnographique.

La deuxième partie aborde la groupe occupationnel en tant que groupe sous-culturel. Elle regroupe deux chapitres (3 et 4), le premier portant sur l'univers routier, le second sur les aspects les plus explicites de la culture.

La troisième partie, à l'instar des deux précédentes, regroupe aussi deux chapitres (5 et 6) qui décrivent les réalités vécues sur le plan de la quotidienneté.

Finalement, la quatrième partie réunit les trois derniers chapitres (7, 8, et 9). C'est un essai d'analyse anthropologique des matériaux ethnographiques recueillis, en insistant sur les dimensions de la force, de la machine et de la réalité des pratiques symboliques déterminantes dans le milieu.

PREMIERE PARTIE

PREAMBULE

CHAPITRE I

APERCU DES CONDITIONS OBJECTIVES GENERALES

"Plus je fais de l'argent,
plus la compagnie en fait
sur mon dos."

Un truckeur

Enjeux des monopoles

Il n'y a pas à faire la preuve que, dans les économies capitalistes, la circulation des marchandises est en quelque sorte à la base du système lui-même.

Outre la création de la valeur par le biais simple de la circulation, le transport généralisé de biens et de matériaux sur de longues distances répond bien aux contraintes objectives d'un système qui exploite des ressources naturelles, transforme et manufacture des produits, achemine et distribue des biens de consommation sur le marché, opère, en un mot, en ne tenant plus compte des distances géographiques.

Or, de grandes orientations peuvent être dégagées au chapitre de l'organisation de cette circulation. En Amérique du Nord notamment, le transport routier par camion est aujourd'hui devenu le mode privilégié pour ce qui est de la circulation des marchandises en général. Au Canada en particulier, le camion transporte près de 60% du volume total des marchandises en circulation (Transport Canada-Statistiques 1978). Dans un cas encore plus particulier comme celui de la Baie-James, dont nous aurons à décrire précisément les conditions régissant l'organisation du transport, disons tout de suite que le camion transportait en 1975 un tonnage dix fois supérieur à l'avion, son seul concurrent sur le territoire. (SDBJ-Statistiques 1975).

En Amérique du Nord, cette situation privilégiée du camion est le résultat d'une dynamique précise originant des intérêts des grands capitaux pétroliers de la première moitié du présent siècle. Dans cette perspective, le chemin de fer, avec ses locomotives fonctionnant au charbon à l'époque, mais surtout avec son principe de transport ayant recours à une seule unité consommatrice d'énergie pour tirer des volumes considérables, ne pouvait souffrir la compétition d'un autre mode qui, lui, offrait tous les avantages recherchés par les intérêts pétroliers en mal de se créer un marché illimité de consommation de pétrole. Dans la foulée du développement de l'industrie automobile, cet autre mode, c'est le camion-remorque, dont on a vite compris à l'époque qu'il allait prendre un essor considérable.

Avant 1930, les jeux ne sont pas encore faits. La contradiction entre les différents modes de transport (des gens et des biens) n'a pas vraiment atteint un stade déterminant. D'une part, le chemin de fer continuait à se développer tandis que d'autre part, de nombreux centres urbains nord-américains s'appuyaient sur l'énergie électrique pour faire fonctionner leur système de transport en commun (les tramways et les trolley bus). Il est clair cependant qu'à partir de cette époque, certains intérêts monopolistiques dans le champ du pétrole comme dans celui de la manufacture reliée aux différents aspects de la fabrication des automobiles, des camions et des autobus à moteur, amorcèrent avec beaucoup de succès une lutte sans merci contre tous les modes de transport relevant de principes différents de celui de l'automobile.

Dans un rapport soumis en 1974 à un sous-comité sénatorial américain enquêtant sur les pratiques monopolistiques dans l'industrie, Bradford Snell, un avocat doublé d'un économiste, résume ainsi ses conclusions: (Snell 1974)

> "The report is a study of the social consequences of monopoly. It focuses on three powerful automobile companies which eliminated competition among themselves, secured control with rival bus and rail industries and then maximised profits by substituting cars and trucks for trains and streetcars, subways and buses. In short, it describes how General Motors, Ford and Chrysler reshaped American ground transportation to serve corporate wants instead of social needs."

Il faut souligner qu'en 1949, la compagnie GM avait été reconnue coupable de pratique monopolistique par un jury fédéral de Chicago. Elle avait agi en complicité avec Standard Oil of California ainsi qu'avec Firestone Tires. (Geisler, 1978:69).

Circulation et Atomisation

Les conséquences de semblables pratiques sont considérables. Sur le plan général de la mobilité des gens et des marchandises, il en est résulté une atomisation grandissante, un fractionnement quasi-absolu. Dans l'univers particulier du transport des marchandises, la situation est devenue telle que, à l'instar de ce qui se passe pour l'automobile, une multitude d'individus (devenant de petits entrepreneurs) a pu investir dans le transport en achetant l'outil, le camion en l'occurrence, ce qui n'aurait jamais été possible si le chemin de fer avait conservé la place

prépondérante qu'il occupait avant l'ère de l'automobile. Tandis que les opérations d'un chemin de fer exigent une très grande concentration de capitaux et favorisent la monopolisation ou l'étatisation, le transport routier favorise à l'inverse la multiplication des petites compagnies ainsi que la concurrence. L'investissement de base y est sans commune mesure avec ce qui se passe pour le rail. L'outil lui-même, comme on vient de le mentionner, coûte beaucoup moins cher mais surtout, les camionneurs n'ont pas à construire ni ne possèdent la voie sur laquelle ils circulent. C'est l'Etat qui projette et qui paie l'infrastructure routière.

Pour les entreprises de camionnage comme pour l'ensemble des camionneurs, le développement d'un réseau routier adéquat est une des conditions premières de l'accroissement de la productivité. Ils ont toujours fait pression auprès de l'Etat pour que celui-ci accélère ses programmes de modernisation des réseaux routiers. Aux Etats-Unis, il est assez évident que ces programmes n'ont jamais souffert de trop de retards puisqu'il est depuis longtemps dans les priorités américaines (comme dans les intérêts des monopoles) de littéralement couvrir le territoire national d'auto-routes se dirigeant dans toutes les directions. Au Canada par contre et au Québec en particulier, la complainte des camionneurs (les entreprises surtout qui maintiennent à ce chapitre un lobby toujours actif) est encore très vivante. On se plaint constamment de la désuétude du système routier. (Archambault 1977)

Ce qu'il importe de retenir toutefois, sans aller plus loin avec cette analyse sommaire qui ne vise qu'à cerner les conditions objectives très générales, c'est que l'option camionnage en matière de circulation des marchandises à l'intérieur du système capitaliste nord-américain a signifié essentiellement trois choses: 1- la satisfaction de certains intérêts monopolistiques au niveau des grandes compagnies pétrolières ainsi qu'à celui des manufacturiers de véhicules motorisés qu'on voulait les plus nombreux possible (intérêt des manufacturiers de voitures mais aussi ceux des manufacturiers de pneus et des producteurs d'acier); 2- la construction d'un réseau routier national et international (Canada-USA) dont l'envergure n'a pas d'équivalent dans le monde moderne industrialisé, réseau dont le coût est assumé par l'ensemble de la société (même si l'industrie du camionnage paie une taxe spéciale là-dessus); 3- la prolifération des entrepreneurs et des petites compagnies qui peuvent se permettre d'investir dans ce mode de transport. On a assisté à un fractionnement poussé des véhicules autonomes de traction ainsi qu'à une atomisation des entrepreneurs.

Il est cependant une autre contradiction qui se développe et qui risque à long terme de changer l'état actuel des choses. Il devient de moins en moins évident, dans le contexte d'une éventuelle pénurie d'énergie pétrolière, que le camionnage soit la meilleure solution (en admettant bien sûr qu'il l'ait jamais été) aux besoins de circulation générale des marchandises. Bien que le rail ait toujours été l'ennemi premier du transport routier en tant que tel et malgré les succès enregistrés

historiquement par le camionnage au détriment du rail, celui-ci n'a jamais vraiment cessé la lutte. L'économie de l'énergie est le dernier en date des arguments militant en faveur du chemin de fer. On dit des camions qu'ils sont trop bruyants, trop nombreux, qu'ils pólluent à un rythme inimaginable, qu'ils provoquent des bouchons à la périphérie des grandes villes tout en consommant une quantité injustifiable d'énergie. Par contre, nul ne réussit à infirmer le fait de ses avantages au niveau de sa souplesse et de sa rapidité. Dans cette perspective, le chemin de fer avait déjà amorcé une contre-offensive au Canada vers le début des années soixante. L'idée principale était simplement d'allier "la souplesse du camionnage" à l'économie du train, en inventant le "piggybacking", le transport des remorques de camions sur des wagons-plate-formes. Pour mieux réaliser son programme, le chemin de fer se mit à acheter de grosses flottes de camionnage.

Cette affaire provoqua une réaction très vive dans les milieux du transport routier qui voyaient là une ménace directe à leurs activités.

Il importe toutefois de souligner qu'il se manifeste derrière tout cela une volonté non plus d'empêcher le camionnage d'exister mais bien plutôt de le récupérer et de le réorganiser sur la base d'une meilleure gestion. C'est là que porte l'argument de fond des chemins de fer: pour des fins d'efficacité et maintenant d'économie d'énergie, on propose de regrouper pour mieux gérer comme pour mieux réglementer. Le nouveau système intermodal de transport par camion, bateau (conteneur), avion

et train (piggyback) demande nettement une plus grande centralisation dans la coordination des opérations et justifie, en tout cas logiquement, l'ingérence des grands du chemin de fer dans le transport routier. Ce qui pose un autre problème, politique celui-là, qui joue au désavantage du chemin de fer. Le transport par camion étant de juridiction provinciale, les gouvernements provinciaux ne sont pas tellement sympathiques à l'idée de voir des sociétés de la Couronne fédérales(CN-CP) ou encore des consortiums internationaux venir bousculer des petites compagnies locales de camionnage, quand bien même cela se ferait au nom de l'efficacité. Les compagnies de camionnage se trouvent donc des alliés naturels auprès des gouvernements provinciaux qui protègent aussi dans cette affaire leur propre juridiction en matière de transport routier.

On dégage ainsi une contradiction importante entre la nécessité de centraliser et de standardiser pour mieux économiser de mieux gérer et premièrement, l'autonomie des provinces en matière de transport routier et deuxièmement, les nécessités de survie des petites et moyennes entreprises de camionnage.

Le transport routier au Québec

Dans la ligne de ce qui précède, il y a plus à dire sur le Québec lui-même où on assiste depuis quelques années à une vigoureuse expansion (concentration de compagnies principalement) de certaines compagnies de transport par camion qui, pour ce faire, se sont largement appuyées sur des capitaux locaux pour ne pas dire nationalistes. Il importe de

souligner qu'au Québec, le domaine du transport routier a depuis longtemps attiré de nombreuses petites entreprises en raison justement de son accessibilité relativement facile sur le plan des investissements de base. Il n'en reste pas moins que depuis dix ans environ, avec l'aide de l'argent des différentes organisations coopératives du Québec ou de quelques financiers locaux, certaines compagnies de transport routier ont développé un réseau remarquable d'activités économiques. Des transporteurs routiers comme Hamel Transport (maintenant devenu La Corporation Expéditex) et Provost Transport (La Corporation Provost) se sont joints au Mouvement Coopératif Desjardins et aux Caisses d'Entraide Economique pour tenter de se porter acquéreurs de la compagnie aérienne Nordair après avoir pris le contrôle d'une autre compagnie aérienne, Québecair. De son côté, Brazeau Transport (La Corporation LaVérendrye) est une organisation en pleine croissance et son chiffre d'affaires, environ $35 millions en 1977, la place parmi les plus grosses compagnies de transport en Amérique du Nord. De la même façon, Bellechasse Transport (Le Groupe Bussières) n'a pas cessé d'acheter des petites compagnies depuis quelques années et il est devenu un géant au même titre que les autres.

Ces compagnies représentent on ne peut mieux le destin heureux de la petite et moyenne entreprise. Car il ne faut pas oublier que toutes ces compagnies, soudainement très importantes, ont une origine locale, villageoise et familiale. Dans les circonstances historiques et politiques du Québec d'aujourd'hui, elles peuvent à coup sûr compter sur la collaboration bienfaisante du gouvernement.

Le résultat net observé récemment est que certaines entreprises de camionnage du Québec sont parmi les plus grosses du genre en Amérique du Nord, que le stade donc de la petite entreprise est dépassé et que l'on atteint l'étape des géants nationaux (à l'échelle provinciale) sans que le mode de transport lui-même ne soit remis en cause. Finalement, on pourrait certes poser l'hypothèse, quant à la situation au Québec, d'un lien à établir, au chapitre de l'essor de certains transporteurs routiers, entre ce que l'on serait convenu d'appeler "les capitaux nationalistes", les grands projets collectifs (le cas des travaux à la Baie James en fournirait un bel exemple) et les modes dits autochtones de développement de l'entreprise. Mais cette hypothèse, pour être réellement soutenue, nécessiterait une étude en bonne et due forme, ce qui n'est pas notre propos ni notre intention ici.

Les chauffeurs de route

Les principaux travailleurs de cette industrie sont évidemment les chauffeurs. Ils sont très nombreux, (plus d'un million aux Etats-Unis, environ 50,000 au Québec, dont 500,000 indépendants du côté américain, et 15,000 au Québec), conséquence directe du principe même de ce mode de transport, principe qui implique que plus il y a de transport, plus il y aura de camions sur la route et partant, de chauffeurs. Le classement des types de chauffeurs pose cependant un problème et pourrait nous entraîner dans une longue discussion techniquement subtile que nous n'entreprendrons pas ici. Nous partirons au contraire des distinctions les plus simples.

Les chauffeurs dont il est question dans la présente thèse sont des chauffeurs de camion-remorque sur de longues distances. Ils se regroupent en deux catégories qui n'ont, somme toute, qu'une utilité relative pour notre étude. Chauffeurs de camion-remorque d'abord, et chauffeurs de longue-distance (chauffeur de route par opposition au chauffeur de ville, pour reprendre les expressions du milieu), ils sont ou bien des employés de compagnies qui possèdent une flotte de camions ou bien de petits entrepreneurs qui possèdent leur propre camion et qui vendent leur outil et leur force de travail à des transporteurs sur une base contractuelle. Dans ce dernier cas, il s'agit des voituriers indépendants (les brokeurs).

Au delà, une fois de plus, de quelques exceptions dont il n'est pas utile de discuter ici, on peut soutenir que dans l'ensemble il y a peu de différences dans la pratique, particulièrement à l'intérieur de celle qui vise à la création d'une identité de travailleurs, mais aussi dans le procès de travail comme tel, entre le voiturier indépendant et le chauffeur de compagnie. Ce sont tous des "gars de truck" occupés à "chauffer des trucks." Il est vrai que dans certains milieux et à certaines conditions, les chauffeurs de compagnies ont des horaires plus réguliers et parcourent annuellement moins de kilomètres. Mais à la Baie James spécifiquement, les conditions de travail ne sont pas à ce point différentes entre les deux types de chauffeur pour entraîner un fossé entre les deux.

Les chauffeurs des deux types sont rémunérés au kilométrage parcouru. Il est d'ailleurs d'usage dans le milieu comme dans la société nord-américaine

en général, de considérer que les chauffeurs de camions, précisément les chauffeurs de longue-distance, sont des travailleurs spécialisés fort bien rémunérés lorsque l'on compare leur revenu à celui des autres "cols bleus". Pour certains, c'est ce qui expliquerait leur mentalité conservatrice. (Latta 1969).

Sur le terrain de mes propres observations, c'est-à-dire à la Baie James en 1975-76, les chauffeurs touchaient 15 cents du mille pour la conduite d'une remorque et 17.5 cents pour la conduite d'un train (deux remorques couplées). A cette époque encore toute récente, l'opinion générale voulait qu'un travailleur touchant entre $25,000 et $30,000 par année soit tout à fait bien payé. Or c'est bien ce que les chauffeurs arrivaient à gagner annuellement, selon leurs propres dires. Selon mes observations toujours, au tarif de 15 cents du mille et en tenant compte de la vitesse moyenne des camions, les chauffeurs touchaient ce fameux $25,000 annuellement au prix de trois voyages aller-retour Matagami LG2 (environ 3,900 kilomètres par semaine).

En 1980, le taux par kilomètre est de 21 cents. Toutes les augmentations prévisibles n'infirment cependant pas le principe: en payant les chauffeurs selon les kilomètres parcourus, on les entraîne dans une course effrénée où il apparaît au travailleur que plus il travaillera (roulera), plus il fera de l'argent. C'est, on l'aura remarqué, un peu le principe du travail à la pièce qui vient masquer l'investissement en temps de travail. Il en prenait, pour les chauffeurs avec lesquels j'ai

voyagé, plus de cent heures de travail par semaine pour parcourir leurs 3,900 kilomètres, ce qui était considéré comme un rythme régulier de travail dans les circonstances.

Ce principe touche les chauffeurs de compagnie comme les voituriers indépendants. Ces derniers possèdent formellement leur outil de travail. Ils reçoivent conséquemment plus au kilomètre que les chauffeurs de compagnie mais ils payent eux-mêmes leur camion ainsi que les assurances, le fuel et l'entretien. Malgré le fait qu'ils soient leur propre patron, les voituriers indépendants sont utilisés par les compagnies détentrices des gros contrats de transport comme des hommes (et des camions) en réserve. On emploie des brokeurs quand il y a un surplus de transport, et qu'on ne peut prévoir combien de temps la demande accrue va durer ou encore lorsqu'on n'a tout simplement pas prévu que le phénomène surviendrait. Les brokeurs sont donc bien rémunérés lorsqu'ils roulent mais ils sont les premiers à payer quand les activités de transport se font moins intenses. Ils absorbent en quelque sorte le choc des fluctuations. Ils le font en lieu et place des compagnies.

Quant aux chauffeurs de compagnie, on pourrait soutenir qu'eux aussi possèdent leur outil de travail, dans un sens sûrement plus symbolique certes, mais tout aussi réel dans la réalisation du travail. Le chauffeur est concrètement le maître du camion sur la route. Les compagnies ont peu de moyens (malgré certains efforts de contrôle) pour intervenir dans le travail de leurs chauffeurs. Elles ont d'ailleurs peu à le faire puisque le

principe du "travail à la pièce" ainsi que l'impression de contrôler son outil font généralement en sorte que, dans cette industrie, le rendement des travailleurs ne laisse pas à désirer.

Le Syndicat

Au Québec, les chauffeurs de compagnie sont représentés depuis 1947 par un syndicat américain, la Fraternité Internationale des Teamsters. C'est, essentiellement, un puissant syndicat de métier, un syndicat qui favorise la solidarité entre les travailleurs de même métier mais qui empêche nettement le développement d'une solidarité à une échelle plus large dans le monde du travail. L'organisation syndicale a des caractéristiques corporatives centralisatrices et elle fait montre d'une haute personnalisation de ses instances dirigeantes (Dobbs 1972).

Les Teamsters sont souvent identifiés à leur chef. Ce fut longtemps Jimmy Hoffa; c'est aujourd'hui Fitzimmons. Il est de notoriété publique que ces grands dirigeants syndicaux profitent de revenus considérables (Dobbs 1972 - Hammer 1973 - Kennedy 1959). En raison de la forte personnalisation des hautes instances syndicales, l'organisation est reconnue pour mener des négociations serrées et difficiles.

Le syndicat des Teamsters n'est d'ailleurs pas un syndicat parmi d'autres: il représente l'archétype des syndicats de métier en même temps qu'il est le plus gros et le plus puissant. A ce titre, il a mené de dures luttes syndicales et obtenu de nombreux gains. Conséquemment, les conditions de travail des chauffeurs se sont améliorées sur plusieurs points.

Par contre, le principe même de la rémunération selon le kilométrage parcouru ne semble jamais avoir été remis en cause ni, non plus, le syndicat ne semble jamais s'être directement préoccupé de la question des heures limites passées au volant. Les améliorations se situent plutôt aux chapitres de la sécurité d'emploi, du respect du principe de l'ancienneté, de la réduction des responsabilités de travail ne concernant pas la conduite du véhicule lui-même, de meilleurs taux au kilomètre, du salaire horaire pour les heures non passées à conduire mais reliées à l'opération (préparation d'un voyage, attente dans un terminus, bris sur la route, présence requise à l'entrepôt pour un voyage qui ne se fait plus, etc.).

Finalement, l'organisation des Teamsters est depuis longtemps associée (à ses hautes instances toujours) à la corruption et aux opérations financières douteuses, le tout se réalisant dans un climat de coups de force et de violence qui n'est pas sans rappeler les stratégies de la mafia nord-américaine avec laquelle l'opinion publique nord-américaine associe souvent le syndicat par ailleurs. Il en résulte un fossé très net entre les travailleurs et leur syndicat. Dans une certaine mesure, les chauffeurs se méfient (craignent parfois) autant du syndicat que de n'importe quel autre intervenant dans leurs conditions de travail. (Présent-Québec 1975).

Il faut souligner que le procès de travail lui-même (atomisation-solitude-contrôle de l'outil-travail à la pièce) favorise le développement d'une mentalité particulière de travailleur. Celle-ci s'articule autour des notions d'indépendance, et de liberté mais il y a derrière toute cette idéologie une attitude fondamentale que permettent les conditions objectives:

le comportement du petit entrepreneur solitaire. Dans un certain sens, celui-ci ne se reconnaît d'autres intérêts que les siens propres et il ne contestera pas un système qui lui permet de les satisfaire. Ici en l'occurrence, l'intérêt principal est de rouler le plus possible sans avoir de patron ou de contremaître pour vous dire comment le faire. Cette mentalité se retrouve assez bien décrite dans ce passage de l'anthropologue Jules Henry: (Henry 1965:38)

> "When a man goes into business for himself, he is moved not only by the elite drives but also by the wish to have self-respect, to not have somebody else tell him what to do, to be able to work when he pleases. Being his own boss means keeping for himself what he makes and using his own ideas rather than somebody else. In short, my own boss means that the little man controls himself rather than being controlled by someone who has no interest in him other than a pecuniary one."

Il est possible de réduire plus encore et d'être plus précis dans la caractérisation de cette mentalité. Il est assez évident qu'elle s'actualise dans un contexte de forte exploitation. Le petit entrepreneur est exploité par une compagnie qui accumule d'importants profits en multipliant justement les opérations de ces petits entrepreneurs. Ces derniers travaillent ou conservent l'impression qu'ils travaillent "à leur compte" mais sont en réalité extrêmement vulnérables en raison de leur solitude, de la modestie de leur profit, de leur condition, somme toute, de petit entrepreneur individualisé. Dans le camionnage en particulier, le pourcentage de profit pour un seul voyage est très mince et les petits entrepreneurs (réels ou symboliques) doivent voyager beaucoup pour faire peu.

Les grosses compagnies, par contre, contrôlent le transport sur une grande échelle et c'est la somme de la performance de milliers de petits entrepreneurs qui est à la source de profits très intéressants.

Le chauffeur, tout entrepreneur qu'il soit au niveau du procès de travail, contribue à la création d'une plus-value dont il ne retire que ce qui lui est nécessaire pour continuer. Toutes les compagnies cherchent à contrôler le plus de petits entrepreneurs possible. D'ailleurs, il est bien connu dans ce secteur de l'industrie que la compagnie doit avoir une certaine dimension pour s'assurer une relative stabilité dans les profits. Les petites compagnies ont toujours été vulnérables en raison de la marge des profits qui est toujours très mince quand on est petit. La concurrence est aussi très féroce. Ce qui fait dire aux observateurs financiers que le camionnage "est l'exemple type d'une cut-throat business" dans l'économie capitaliste (Crédit-Foncier, entrevue 1976). C'est à l'intérieur de ce type d'entreprise que se retrouvent les conditions les plus dures d'exploitation de l'ouvrier.

On peut pousser un peu plus loin. Selon certains, on dégagerait chez ce type d'entrepreneur (les camionneurs) un ensemble idéologique caractéristique venant s'ajouter à la mentalité ci-haut relevée du "travail autonome sans patron autour de soi." Cet ensemble caractéristique serait composé des éléments les plus fascisants de l'idéologie dominante: infériorité des femmes et des noirs, racisme généralisé, attitudes sexuelles dominatrices, conservatisme, valorisation de la répression violente, etc.

Ces remarques font un peu partie de l'observation courante dans les milieux intellectuels (de gauche ou de droite) comme dans d'autres: constater qu'il existe des groupes de travailleurs exploités dont l'identité en tant que groupe se construit à partir d'une idéologie qui annihile tout effort, réflexion ou recherche d'émancipation sociale.

Le camionnage à la Baie James et en Abitibi

Le terrain sur lequel j'ai puisé mes renseignements et fait mes observations est assez particulier pour que je consacre quelques lignes afin de préciser davantage.

Le projet hydro-électrique de la Baie James a provoqué depuis 1971 un impact considérable dans les milieux du transport routier dans le nord-ouest du Québec comme dans l'ensemble de la province. Une nouvelle route de pénétration nordique a été construite pour ce projet à partir de Matagami qui, jusque là, était le centre minier situé au terme du réseau routier dans cette direction. La route de la Baie James (Matagami-LG2) fut à toute fin pratique complétée en 1974. Elle rallie aujourd'hui Caniapiskau au centre du Québec nordique, à l'extrémité est du projet d'aménagement hydro-électrique. (Il faut compter 800 km entre Montréal et Matagami, 650 km entre Matagami et LG2 et 650 km entre LG2 et Caniapiskau).

Depuis maintenant huit ans, les chantiers sont approvisionnés en matériaux, en énergie pétrolière et en nourriture presqu'exclusivement par camion. Quelques compagnies seulement se partagent les gros contrats de

transport: Brazeau, Expéditex (Hamel-Magny), Lamothe, et, depuis peu, Provost. Afin de donner une idée de l'intensité des activités de transport, mentionnons qu'il s'est effectué en 1975, 5000 voyages de camions aller-retour entre Matagami et LG2.

La route de la Baie James commence ainsi à Matagami et pénètre vers le nord. Elle est exclusivement réservée aux camions. Matagami est un centre de transbordement pour les marchandises en provenance de Montréal principalement, mais aussi de Québec et d'ailleurs. C'est une petite ville minière aux origines récentes (la fin des années cinquante). Suite à l'amorce des travaux à la Baie James et en raison surtout des travaux de construction de la route elle-même, elle a connu des périodes d'activités intenses alors que s'y agglomérait une foule de travailleurs de la construction (de route), de l'Hydro-Québec, de la SDBJ et SEBJ (les sociétés provinciales de la Couronne en charge de l'aménagement de la Baie James). Depuis 1971, cependant, les populations les plus stables furent, outre les travailleurs des services, les mineurs et les camionneurs.

En 1975, les camionneurs étaient environ 150 à vivre à Matagami. Bien sûr, on les retrouvait peu dans la ville elle-même puisqu'ils passaient la plupart de leur temps sur la route. A Matagami toutefois, ils demeuraient soit à l'intérieur d'un hôtel en particulier qui louait des chambres à prix spéciaux pour les camionneurs solitaires, soit dans des maisons mobiles. Certains chauffeurs faisaient venir leur famille dans les cas où ils prévoyaient travailler pendant quelques années dans la région.

Je n'ai pas de données sur les origines des camionneurs qui se retrouvaient à Matagami au moment des mes observations. Une approximation prudente m'amènerait à suggérer que, bien qu'ils étaient susceptibles de se recruter partout dans la province, beaucoup de ceux qui s'adaptaient aux conditions particulières à la Baie James provenaient du Lac St-Jean, de la Gaspésie, et de l'Abitibi.

Je n'ai pas non plus de chiffres quant au taux de roulement des travailleurs mais, une fois de plus, on peut supposer sans trop de risque qu'il était très élevé. Soulignons au passage que, d'une manière un peu paradoxale par rapport à ce qui vient d'être soutenu, je retrouve en 1980 à peu près tous mes informateurs de 1975-76, ceux-là mêmes qui prétendaient à l'époque en être à leurs derniers voyages dans la mesure où ils considéraient les conditions de travail comme particulièrement exténuantes.

Mentionnons finalement deux arrêts de travail chez les camionneurs de la Baie James, le premier en 1976, le second en 1980. Dans les deux cas, il s'agissait de contester la pratique de coupler deux remorques, pratique jugée par les camionneurs comme étant très dangereuse. On pourrait qualifier ces deux arrêts de travail de grèves spontanées ne relevant pas de stratégies syndicales, mais plutôt des initiatives des chauffeurs eux-mêmes (les brokeurs en 1976 et les chauffeurs de Lamothe Transport en 1980).

Favorisés par le caractère semi-privé de la route, par le fait donc qu'il ne s'y fait pas de circulation automobile, les compagnies

avaient obtenu des permis spéciaux leur permettant d'attacher à chaque camion deux remorques de 45 pieds chacune de longueur, pratique interdite ailleurs dans la province. En invoquant une technicalité à propos d'un court tronçon de route provinciale allant de Matagami à la barrière proprement dite de la route de la Baie James, les chauffeurs avaient réussi en 1976 à mettre fin à cette pratique. Il semble bien cependant qu'une compagnie ait récemment récidivé en raison des contraintes d'un contrat de transport un peu trop serré sur le plan de la rentabilité, ce qui provoqua le second arrêt de travail. Cette question des doubles remorques a été et semble encore être au centre des récriminations des chauffeurs de la Baie James. Disons finalement là-dessus que la partie n'est pas encore complètement jouée dans la mesure où l'affaire est aujourd'hui devant les tribunaux.

Quant aux chauffeurs travaillant sur les circuits reliant l'Abitibi à Montréal, ils forment un groupe un peu différent de celui qui roule sur la route de la Baie James. Reste que ces chauffeurs, bien que travaillant sur une route plus "traditionnelle" traversant plusieurs villages, parsemée de restaurants, partagent avec leurs confrères de la Baie James de nombreuses caractéristiques. L'environnement est nordique, les distances parcourues sont à peu près équivalentes, le rythme de travail parfois aussi intense. D'ailleurs, beaucoup de chauffeurs d'expérience travaillant sur ce circuit prétendaient avoir connu et encore bien connaître les conditions d'isolement des routes de pénétration nordique. A bien des égards, la route 117 est demeurée une route particulièrement difficile et isolée.

Les études antérieures

En examinant les travaux antérieurs sur les camionneurs, il est difficile de ne pas faire allusion aux approches particulières à la sociologie du travail telle qu'elle s'est développée aux Etats-Unis depuis les années trente.

Cette sociologie s'est intéressée à la notion de groupe de métier, (occupational group) et bien qu'elle se situe dans le cadre général des études sur la formation des groupes sociaux dans la société industrielle contemporaine, on pourrait à juste titre la qualifier de sociologie quantitative des groupes occupationnels. (Runcie 1971)

Les études sociologiques américaines sur les camionneurs (nous en avons retenu trois réalisées dans le cadre de recherches doctorales) semblent s'inscrire dans la foulée des analyses de cas particuliers dans le monde du travail. Il en existe sur les policiers (Westley 1954 - Neiderhoffer 1967), sur les mineurs (Gouldner 1954), sur les travailleurs du chemin de fer (Cottrel 1940). La majorité de ces études porte cependant sur les travailleurs en usine et les cas pré-cités constituent presque des exceptions. (Miller and Forms 1951 - Latta 1969:1). Sur le fond, l'ensemble de ces analyses découle d'une préoccupation importante quant "aux comportements occupationnels spécifiques des travailleurs," comportements qui influent en quelque sorte sur la gestion de la main-d'oeuvre dans certains secteurs de l'industrie. Il s'agit de mieux comprendre ce qui préside à l'émergence des groupes informels à l'intérieur même des groupes formels

(des équipes de travail dans une usine par exemple). Or, selon Runcie (Runcie 1971:20), l'étude de ces groupes occupationnels informels n'a vraiment commencé aux Etats-Unis qu'à la suite de la publication des travaux de Roesthlisberger et Dixon (Roethlisberger and Dixon 1939) sur les comportements des travailleurs de l'usine Hawthorne. Ceux-ci démontraient qu'il était illusoire de scruter les organisations formelles d'une compagnie ou d'une usine lorsqu'on cherchait à dégager les organisations réelles et concrètes qui se dégagent de la pratique collective d'un métier. (Runcie 1971:21). Toute la sociologie du travail allait retenir la leçon: c'est dans l'examen de la pratique d'un métier que se distinguent les groupements informels.

Nous avons donc retenu, pour de rapides comptes rendus, trois travaux de doctorats américains sur les camionneurs. Le premier est de Latta et date de 1969. Il s'agit d'une enquête préliminaire sur "les comtements occupationnels des chauffeurs de camion de longue-distance" (notre traduction). Latta a mené son enquête au moyen d'un questionnaire écrit soumis à 329 camionneurs. Trois indicateurs fondamentaux étaient à la base de la constitution de son questionnaire: 1- le métier de chauffeur en tant que rôle social; 2- le métier de chauffeur en tant générateur d'une identité psychologique; 3- le métier de chauffeur en tant que carrière. De plus, Latta voulait aussi vérifier si les origines sociales sont pour quelque chose dans la décision des travailleurs de devenir camionneur.

Par opposition au travailleur d'usine, Latta ne trouve aucune caractéristique spécifique au chauffeur de camion sauf une: la solitude dans le travail. Le camionneur est physiquement isolé et cela entraîne des conséquences. Pour le reste, le camionneur est un travailleur comme les autres.

Selon les conclusions de Latta, le travail n'est pas au centre des intérêts des camionneurs et ne peut, à ce titre, fournir les éléments essentiels à la constitution d'un rôle social. Par contre, le chauffeur retire une grande satisfaction psychologique dans la pratique de son métier. Finalement, les chauffeurs ne se voient pas et n'aimeraient pas changer d'emploi, ce qui fait dire à Latta qu'ils s'engagent dans ce travail un peu comme on s'engage dans une carrière définitivement choisie. Quant aux motivations originales et aux origines sociales, les données de Latta ne lui permettent pas de dire quoi que ce soit à ce sujet sinon que la majorité des répondants aurait indiqué que, sur le fond, devenir camionneur, c'est avant tout se dénicher un emploi lorsqu'on en cherche un. C'est soutenir qu'au départ, la plupart des gens ne décide pas de devenir camionneur, mais bien plutôt de se mettre sur le marché du travail. Ce n'est que plus tard qu'apparaîtra la satisfaction que Latta décrit comme très forte.

Somme toute, les conclusions de Latta sont rassurantes pour les gestionnaires du travail (à qui s'adresse la thèse de toute manière) en ce qu'il arrive à conclure que les camionneurs sont des travailleurs comme tous les autres à la différence près qu'il semble bien que le fait de travailler seul leur procure une grande satisfaction psychologique.

La seconde thèse envisagée ici est nettement plus intéressante et s'inscrit directement dans les préoccupations déjà mentionnées de la sociologie américaine du travail. Elle est de Runcie (Runcie 1971) et porte sur la formation de groupes sociaux par le biais de la pratique d'un métier. Sa recherche sur les camionneurs de longue-distance est une étude de cas fondée sur deux hypothèses fondamentales. La première concerne la théorie des groupes sociaux en formation. S'appuyant sur une ou des théories avec lesquelles j'avoue n'être pas familier, Runcie cherche à établir si les camionneurs peuvent être considérés comme un véritable groupe, à la lumière de certains critères théoriques tels l'intensité et la proximité des interactions, le consensus, la valorisation et l'exclusivité. La seconde hypothèse m'est plus familière et se rapproche sensiblement de la présente thèse. Runcie recherche et identifie une sous-culture "occupationnelle" et prétend en conclusion que d'autres groupes devraient logiquement se retrouver dans la même situation que les camionneurs: les pilotes d'avion, les voyageurs de commerce, les chauffeurs d'autobus, les hôtesses de l'air, etc. Bref, les camionneurs auraient développé une culture qui leur est propre et Runcie tente d'en faire la description. J'en retire l'impression qu'il l'a fait avec beaucoup de précisions et que son "ethnologie des camionneurs", pour reprendre sa propre expression, est réussie et convaincante. Il est important de souligner que Runcie a voyagé avec des camionneurs et que, bien qu'il ait eu recours au questionnaire écrit, il semble d'être efforcé de comprendre par lui-même et de l'intérieur ce que pouvait représenter la pratique d'un semblable métier. Son traitement "ethnologique" ne s'en porte que mieux.

La troisième et dernière contribution est de Blake, auteur d'une thèse de doctorat sur les camionneurs de longue-distance (Blake 1973). Cette thèse n'étant malheureusement pas accessible, nous examinerons plutôt un de ses articles publié en 1974 et portant carrément sur le plaisir d'être camionneur. J'y ai retrouvé plusieurs des questions que je me suis moi-même posées et certaines des conclusions auxquelles je suis arrivé. Celles-ci portent sur l'expérience du contrôle dans le mouvement, de la force, du pouvoir de concentration, de l'impression de l'harmonie et de l'indépendance. En opposition aux études souvent "ennuyantes même si rigoureuses" de l'école de Chicago (Blake 1974:205), en opposition aussi aux travaux par ailleurs sérieux et savants des courants sociologiques plus gauchisants, en contraste, somme toute, à tout ce qui traite de la notion de travail social en insistant sur le caractère ennuyeux et répétitif de la performance, l'entreprise de Blake consiste à démontrer ce qui fait le plaisir réel de la conduite d'un camion, ce qui se cache derrière le fameux concept de satisfaction.

On constatera, à la lecture du présent travail que, à l'instar de Blake, dans son article et peut-être aussi de Runcie dans ses considérations sur la sous-culture (Runcie 1971:chap. 4), j'ai résolument cherché, moi aussi, pourquoi certains camionneurs prétendent que malgré des efforts pour se changer, ils ne réussissent pas à être autre chose que ce qu'ils sont, c'est-à-dire camionneur dans l'âme, comme ils le disent eux-mêmes sans équivoque.

CHAPITRE II

LA METHODE ETHNOGRAPHIQUE

"...c'est la nature et l'homme au présent, non pas aplatis (Hegel) dans une objectivité qui est seconde, mais tels qu'ils s'offrent dans notre commerce actuel de connaissance et d'action avec eux. C'est la nature en nous, les autres en nous, et nous en eux."

(Merleau Ponty, Le philosophe et la sociologie)

Méthode de terrain: considérations générales

Rechercher une sous-culture dans un milieu de travail, appliquer une méthode anthropologique d'enquête pour étudier l'idéologie des truckeurs, faire un "terrain" dans ce milieu particulier, voilà qui a peut-être de quoi surprendre. Comment mène-t-on une enquête ethnographique parmi les truckeurs, que veut dire l'expression "faire du terrain" dans ces circonstances? C'est justement à la description et à la discussion de la démarche concrète de la cueillette des données que j'entends consacrer les prochaines pages.

A première vue, l'entreprise revêtait certes quelques intérêts, mais il était légitime de s'interroger sur la possibilité propre à ce milieu de travail (comme à tous les autres milieux de travail) d'avoir autre chose à offrir que sa monotone superficialité tellement évidente par ailleurs. On pouvait déjà entrevoir, sur le plan ultérieur de l'analyse, une adhésion aux sources grises d'une science sociale qui se voudrait tout sauf fascinante, un discours sociologique et scientifique au moins aussi plat que son morne objet (Blake 1974:205). Il n'y avait qu'un pas à franchir pour se mettre à se demander si une semblable démarche relevait bien de l'anthropologie tant du côté de la méthode que du côté de l'objet. Un premier regard sur les études antérieures, aussi rares soient-elles, n'offrait rien de bien fascinant. Elles vont dans le sens de la psychologie sociale, de la sociologie du travail par le biais de la recherche sur les groupes occupationnels (cf. chap. I), de la linguistique descriptive (cf. chap. IV), quand ce n'était pas de la dénonciation, après repérage, des exploitations systématiques ~~de~~ l'homme par l'homme. D'un autre côté, il apparaissait tout

aussi légitime de saisir dès le départ le caractère exotique de ce retour au coeur de la société complexe. Mais une fois de plus, on pouvait émettre des réserves quant à l'accessibilité d'un tel milieu. Les travailleurs, c'est bien connu, sont immanquablement difficiles d'accès et affichent peu de sympathie pour les enquêteurs de tout acabit.

C'est en ne pensant à rien de tout cela que j'entrepris, au mois de novembre 1975, de voyager avec les truckeurs dans le nord-ouest québécois. Le premier truckeur avec lequel je voyageai, cela se passait entre Rouyn et Matagami en une soirée neigeuse, me signifia rapidement qu'il trouvait ma démarche tout à fait intéressante et sympathique. Il insista pour dire que je retrouverais la même sympathie tout au long de mes voyages dans la mesure où les "gars" aiment bien jaser et discuter sur ce qu'ils sont et de ce qu'ils font. Selon lui, mis à part quelques individus au mauvais caractère qui ne parlent à personne de toute manière, je n'éprouverais aucun problème important de communication avec les gars de truck.

Son discours me rassurait certes en même temps qu'il me surprenait un peu. Avant lui, des gérants et des répartiteurs m'avaient fait entendre un autre son de cloche (à l'exception d'un répartiteur en particulier qui tenait les chauffeurs en haute estime): selon eux, je ne ferais pas de nombreux voyages avec les truckeurs; les circuits sont trop longs, les camions trop inconfortables et en général, les chauffeurs n'ont rien à dire ou ce qu'ils disent est sans intérêt. D'ailleurs en y pensant bien, ces premières journées de terrain dans cet environnement de camions, d'entrepôts,

de route et de paperasse ressemblaient beaucoup à d'autres premières journées de terrain expérimentées ailleurs, dans un milieu pourtant fort différent, sur la Côte-Nord des Montagnais notamment. Il se dégageait des propos de ces gérants et de ces répartiteurs, se pressant pour m'expliquer ce "qu'est essentiellement un truckeur", une nette impression de déjà-vu: se faire dire par quelqu'un qui n'en est pas ce que sont "vraiment" ces "autres" qui vous intéressent tant et que lui connaît si bien. Pour un peu, ce quelqu'un, souvent très gentil par ailleurs, vous reprocherait de ne pas assez vous intéresser à lui.

Quoiqu'il en soit, à partir du mois de novembre 1975 jusqu'au mois d'octobre 1976, j'ai voyagé sur une base régulière avec des truckeurs dans le nord-ouest québécois, sur les circuits de l'Abitibi et sur la route de la Baie James.

Je n'étais pas tous les jours sur la route; chaque mois, je passais environ une semaine sur le circuit. Mes notes me permettent aujourd'hui d'être assez précis quant à mes activités; je donnerai donc quelques chiffres pouvant avoir leur utilité.

En incluant un voyage effectué en novembre 1974, et pour lequel j'avais rédigé des notes, j'ai passé environ 80 jours sur la route, parcouru 11,000 kilomètres en camion, réalisé 27 entrevues avec une vingtaine de truckeurs. J'ai aussi fait une dizaine d'entrevues avec des non-camionneurs (gérant, répartiteur, chauffeur d'autobus, financier, propriétaire de truck-stop) venant appuyer la démarche ethnographique. Selon

mes notes, j'aurais passé plus de 180 heures dans des cabines de camion, à voyager et à accompagner les chauffeurs sur la route et plus de 80 heures dans les terminus, entrepôts, cours et garages. La transcription de mes notes d'entrevues a résulté en la production d'un manuscrit de 500 pages. Voilà donc pour les chiffres et pour les considérations générales se rattachant au terrain; passons maintenant à la technique de cueillette proprement dite.

La cueillette des données

Ma principale stratégie d'enquête sur le terrain fut de miser quasi exclusivement sur la conversation avec les truckeurs et sur la participation à des situations caractéristiques du milieu. J'ai volontairement tourné le dos à toute approche formelle d'enquête à caractère objectivant. Nous verrons un peu plus loin ce qu'une semblable décision peut receler de conséquences positives et négatives. Pour le moment, limitons-nous à la simple description de l'opération.

Dans ma démarche, "travailler sur le terrain" a voulu dire être sur la route en compagnie de truckeurs, dans les cabines de camion, dans les restaurants, les terminus et les entrepôts. Cela a en outre signifié me reposer et rédiger des notes dans des chambres de motels à l'intérieur de petites villes où se concentrent les opérations de transport qui servent de toile de fond à la présente analyse. Sur la route elle-même, j'inscrivais, au hasard des arrêts et au fur et à mesure que les informations et discours se précisaient, des mots et des phrases-clés, sorte de thèmes

à partir desquels je reconstituais le discours par la suite (une fois de plus, nous verrons un peu plus loin pour ce qui est des exigences d'une semblable approche au niveau de l'entraînement de la mémoire). Je colligeais ces mots dans un petit carnet que je gardais dans ma poche. Une fois seul au motel, je mettais par écrit tout ce dont je me rappelais des conversations et des observations découlant du voyage que je venais de compléter en camion. Mes notes originales de terrain tiennent essentiellement dans ce recueil manuscrit produit "sur place". Je fus donc un observateur en même temps qu'un partenaire (dans la conversation) des truckeurs dans la mesure où, pour une période déterminée, j'accompagnais un informateur dans tout ce qu'il faisait en tant que truckeur. J'écoutais, j'observais, j'interrogeais, je conversais et je prenais des notes.

Ceci ne fut pas sans me poser des problèmes au début puisqu'on me prenait naturellement pour un drôle d'individu ayant des allures par trop évidentes d'enquêteur. C'est à force de circuler dans le milieu que des attitudes de sympathie et de complicité se sont finalement établies. Quand c'était le cas, comme ce le fut pour la plupart du temps après l'étape normale des débuts difficiles, les individus développaient des attitudes sympathiques envers moi sur la base d'un vague statut "d'écrivain". C'est un peu mieux que le statut de journaliste pour lequel on m'avait pris un certain temps et sur lequel bien sûr les truckeurs ont des idées précises. Mais mon obstination et ma régularité ne cadraient pas avec l'activité normale des journalistes qui font un tour et puis s'en vont. En réponse à cette demande très claire des informateurs qui cherchent à savoir à qui

ils ont affaire, je fus "l'écrivain", celui qui préparait un livre sur les truckeurs du nord (mon statut réel de chercheur en sciences sociales, occupé à rédiger une thèse de doctorat ne fut accrédité qu'au niveau des patrons et des gérants. Les truckeurs insistaient pour voir dans la thèse un livre sur eux).

Bien sûr, l'écrivain reste un drôle de type mais, en l'occurrence, il est de bonne guerre de lui offrir sa sympathie. Et c'est bien ce qui se produisit. J'ai retiré la nette impression qu'une fois qu'un groupe particulier de truckeurs eut réglé la question de mon statut, les individus en question se mirent résolument à collaborer, m'interrogeant parfois sur l'éventuelle qualité du "livre", me demandant combien il y aurait finalement de pages, s'arrêtant parfois en pleine discussion ou encore amorçant une intervention en spécifiant qu'ils croyaient bien que ce qu'ils disaient ou allaient dire avait son importance pour le "livre" et que cela lui ajouterait bien quelques bonnes pages. Dans ce contexte, ajoutons, au risque de nous répéter, une information importante: le groupe des truckeurs en cause se résume à une vingtaine d'individus. Comme c'est souvent le cas dans une démarche ethnographique, je puis dire que quatre parmi ces individus furent des informateurs privilégiés dans la mesure où j'ai voyagé plus qu'une fois avec eux. Ce sont tous des hommes et par surcroît, il faudra s'en rappeler à la lecture de la thèse, ce sont tous des chauffeurs de compagnie. J'ai voyagé avec des "brokeurs", mais aucun de mes "informateurs principaux" ne se retrouve vraiment dans cette catégorie.

A l'exception d'un seul qui était très jeune (23 ans), mes informateurs ont été des chauffeurs d'expérience (avec lesquels d'ailleurs je me sentais en meilleure sécurité).

La question du statut est une chose, l'évaluation de la compétence en est une autre. J'entends ici par compétence le processus d'acquisition ou d'apprentissage de la sous-culture par l'ethnographe. Il s'agit immanquablement d'un processus ayant ses limites mais sur le plan strictement qualitatif les informateurs sont en mesure de l'évaluer et sont d'ailleurs toujours portés à le faire.

A mon sens, en ethnographie, la partie se joue vraiment là: lorsque les informateurs réalisent que vous apprenez bien, que vous conservez un vif intérêt et que conséquemment, avec le temps vous commencez à poser les bonnes questions, à produire des comportements qui ont de plus en plus de sens, manifestant ainsi un certain progrès dans la compréhension, alors la relation se développe sur des bases solides.

C'est ainsi que les informateurs en vinrent à me parler pour bien me montrer ce qu'était la condition de truckeur tout en sachant très bien que je cherchais à comprendre et à m'améliorer. De leur côté, les bons informateurs cherchaient à faire de moi un interlocuteur valable, celui qui, sans être truckeur, a fini par atteindre un niveau de compétence où il lui est possible de comprendre "sans qu'on lui fasse un dessin", ce qui signifie très directement comprendre l'implicite, ce qui n'est pas dit.

Lorsque ce type de relation se constitue, la relation elle-même devient le fondement d'un transfert de connaissances tout à fait essentiel. La qualité d'une ethnographie dépend de cette complicité maître-élève. Nous y reviendrons au point suivant sur la nature des données ethnographiques.

Ainsi, sur la forme de ce terrain en anthropologie, je n'ai rien de bien particulier à présenter sinon cette réalité d'avoir discuté avec des truckeurs au coeur même de leurs activités de truckeurs, c'est-à-dire sur la route, dans les camions, en marche. Je rédigeais mes notes par après en tentant de reconstituer le plus fidèlement possible ce qui s'était dit.

Dans l'ensemble, je puis affirmer qu'il s'est agi pour moi d'une expérience ethnographique extrêmement valorisante à l'intérieur de laquelle des relations intenses et fort chaleureuses se sont établies entre moi et mes informateurs. Ces derniers furent pour moi des maîtres à la fois sympathiques et compréhensifs vis-à-vis ma volonté manifeste d'apprendre et de rendre adéquatement la richesse et la complexité de leur savoir et de leur expérience de la vie en général, de la vie de truckeur en particulier.

La nature des données

La nature même des données avec lesquelles j'ai travaillé mérite une discussion. Il est entendu que j'ai considéré ces données comme un "texte" représentatif de l'idéologie particulière à l'étude. Mais il ne

peut s'agir d'énoncés intégraux traduisant très exactement (mot pour mot) ce que les truckeurs ont effectivement dit en situation d'entrevue. Dans la mesure où j'ai réécrit ce texte à posteriori, toujours quelques heures après, il y a immanquablement eu perte et distorsion. Je donne en annexe à cette thèse des extraits de ce type de discours reconstruit par après. D'ailleurs, toutes les citations de truckeur qui apparaissent tout au long de la thèse proviennent de ces "textes".

Il ne saurait donc être question d'entreprendre de faire la preuve formelle que ce discours est intégral dans le sens propre du terme. D'une manière plus spécifique, dans le cadre de la méthodologie propre à l'ethnosémantique par exemple, il est évident que l'énoncé produit par l'informateur n'a été contrôlé ni dans son contexte sémantique ni dans son contexte pragmatique.

En fait, c'est la notion d'enregistrement qui est ici en cause. Lorsqu'un ethnographe rapporte que les individus d'un groupe culturel disent ceci et cela à propos d'une chose, on suppose qu'il a pris son information quelque part et qu'il l'a colligée dans ses notes. Or, il faut se rappeler que lorsqu'on affirme que celui-ci dit cela à propos d'une chose, c'est bel et bien d'un discours qu'il s'agit et c'est un discours que l'on rapporte. Quant à la validité de ce discours, on peut se demander plusieurs choses: l'informateur a-t-il vraiment dit cela, l'ethnographe a-t-il bien saisi, quels sont les contextes, etc. A cet égard, le magnétophone peut s'avérer fort utile. Ce dernier n'empêche

pas les problèmes de contextes (à moins d'y apporter un soin considérable et un contrôle rigoureux sur le plan de la méthode), mais à tout le moins on peut se rapporter à ce qui s'est dit très précisément. Mais à mon sens, c'est d'abord et surtout de compréhension du discours qu'il s'agit. Puisque, dans la quête de cette compréhension, j'avais rejeté en toute connaissance de cause le recours à quelque technique formelle d'enquête que ce soit (y compris le magnétophone), il m'a fallu compter essentiellement sur moi-même par opposition à n'importe quel instrument pour recueillir l'information. On utilise dans ce cas sa mémoire, sa sensibilité et sa propre volonté d'apprendre. Ce point mérite d'être fortement souligné car je crois bien qu'il n'est pas malvenu de soutenir qu'à l'intérieur de ce type d'expérience ethnographique, l'enquêteur se doit de faire jouer et de compter sur sa sensibilité propre tout comme il se doit de s'entraîner à capter un maximum d'informations débouchant sur l'apprentissage constant du style d'un discours (ou de tout autre comportement culturel recherché) de telle sorte qu'il soit à toute fin pratique capable de le rendre et de le reproduire par la suite. Ceci est fort difficile à mesurer; il reste néanmoins que la mémoire est en soi un instrument qui, lorsque bien développé, peut devenir un facteur déterminant dans la cueillette et l'enregistrement des données. Dans mon cas, il est nécessaire d'affirmer que je me suis fortement appuyé sur cette mémoire personnelle, mémoire développée dans le cadre de mes expériences ethnographiques, cultivée et adaptée aux contextes de la vie intense sur le terrain.

L'implication la plus importante cependant demeure le nécessaire recours à des facteurs subjectifs, la mise à profit de ces facteurs dans l'enquête proprement dite. Car il faut en fin de compte soutenir, ce qui est mon cas, que dans certaines circonstances et dans la poursuite de certains objectifs, non seulement l'utilisation d'un instrument formel d'enregistrement des données n'est pas en soi un empêchement à la production d'une bonne ethnographie, mais qu'à l'inverse sa mise à l'écart permet d'accentuer l'apprentissage de l'ethnographe sur le terrain, d'accélérer en quelque sorte son processus d'acquisition de compétence culturelle.

C'est donc du côté de la compétence de l'ethnographe qu'il faut aller pour opérer un genre quelconque de validation des données. Cette validation par rapport à la compétence a deux volets: vis-à-vis de la communauté scientifique, il n'y a pas d'autres choix que de s'en remettre à la parole de l'ethnographe lorsque celui-ci affirme que ce qu'il rapporte au niveau du discours est effectivement ce que les gens disent, à quelques interjections près. Il faut donc le croire (ou pas) jusqu'à ce qu'un autre ethnographe vérifie son matériel ethnographique. C'est une situation que l'anthropologie connaît depuis longtemps. Ajoutons cependant que l'univers culturel à l'étude ne supposait pas des écarts importants entre la culture de l'ethnographe et celle des truckeurs comme c'est généralement le cas en ethnographie. La langue en particulier ne posait pas de problème au départ. Cela veut dire en réalité que je m'appuyais déjà à l'origine sur un fond de compétence qui me plaçait en bonne position pour apprendre.

Le second volet, celui qui est à mon sens le plus déterminant, concerne la compétence de l'ethnographe en face de ses informateurs qui ont été et demeurent ses maîtres en quelque sorte. Le présent travail ethnographique s'inscrit bien dans cette possibilité: les véritables juges de l'acuité du discours faisant l'objet et fondant l'analyse de cette thèse sont les truckeurs eux-mêmes, ceux-là précisément qui m'ont "enseigné" leur façon de dire les choses, de parler à propos des hommes, de répondre aux questions et de les poser.

C'est bel et bien cette compétence que j'ai recherché, ce qui me rapproche d'une certaine conception de faire de l'ethnographie, la nouvelle ethnographie, celle qui considère que dans toute cette affaire, il faut voir dans les comportements culturels signifiants des réponses à des ensembles de questions significatives que se posent les gens et auxquelles ils finissent par répondre de toute façon. Or, apprendre ces questions et réponses revient à apprendre la culture propre à un groupe humain en particulier. Les réponses sont spécifiquement des comportements idéologiques lorsque rapportées dans le registre du discours. (Tylor 1969)

Le discours analysé dans cette thèse évoque le discours propre aux truckeurs avec lesquels j'ai voyagé et discuté en 1975-76 en Abitibi et à la Baie James. Il ne peut prétendre évoquer le discours des truckeurs partout et toujours. Il y a certes une possibilité de généralisation, mais la limite est extrêmement difficile à tracer dans notre cas: c'est peut-être pareil en Gaspésie , mais à vrai dire, je n'en sais rien ni ne pourrais le soutenir.

Mes notes de terrain se présentent ainsi sous deux formes: d'abord, sous la forme d'un discours reconstitué, le produit des essais successifs de reconstitution des discours dominants entendus lors de mes conversations et voyages avec les truckeurs, ensuite sous la forme d'un recueil de notes d'observations faites sur le terrain. Quant aux données originales donc, il faut dire que ce sont des styles de discours, des sujets de discours et des observations de terrain qui constituent le matériau de base dans la présentation de cette thèse.

A la démarche ethnographique originale, il faut ajouter le travail normal de cueillette visant à répertorier l'information déjà publiée sur le sujet. Puisqu'il s'agit de chauffeurs de camion, il serait peut-être bon de spécifier davantage ce que cette démarche a de particulier.

Un inventaire, débouchant sur une bibliographie incluse dans cette thèse en tant qu'annexe, des livres, articles ou publications spécialisées dans le domaine du camionnage en général, dans le champ d'intérêt des chauffeurs en particulier, fut réalisé. Même si la présente thèse n'a pas dans son exposition originale, de fortes prétentions comparatives, ce travail d'inventaire n'en a pas moins eu son utilité. Il permet de repérer les grandes orientations des idées, commentaires et analyses ayant pour objet différents aspects de la réalité du chauffeur de camion, en Amérique du Nord surtout, mais aussi ailleurs dans le monde.

Même si les publications scientifiques sur le sujet sont passablement restreintes en quantité, on s'aperçoit qu'il s'écrit et se publie

beaucoup de choses sur les truckeurs, car si on ajoutait à notre liste les romans et les films (séries télévisées et longs-métrages), on s'apercevrait plus encore comment le truckeur est l'objet d'un mythe collectif (aux Etats-Unis en particulier où le phénomène prend des proportions considérables) sur lequel ils ont peu de prise. Ce mythe collectif, sans être le sujet de cette thèse, n'en demeure pas moins une manifestation que nous ne saurions ignorer.

J'ai donc jugé utile, tout au long de ma recherche, de colliger un maximum d'informations sur ce qui, par ailleurs, dans les journaux, à la télévision, dans des publications de tous genres est dit et s'écrit à propos des truckeurs aux chapitres divers de la fiction, du témoignage, du compte rendu, de la participation, de la publicité et de la science.

Ce travail n'entre formellement que pour une bien faible part dans l'exposition directe de ma thèse. Je soutiens néanmoins qu'il était nécessaire pour me donner un contexte en tant qu'analyste.

Un dernier point mérite d'être souligné qui a son importance. Les réalités propres aux truckeurs ne m'étaient pas complètement étrangères au départ. Je suis issu d'un milieu familial et j'ai été élevé dans un quartier de Montréal où les camions, le camionnage et les chauffeurs faisaient partie de mon environnement quotidien. J'ai toujours conservé un intérêt pour ces réalités, réalités que je n'ai au fond jamais cessé d'observer depuis vingt ans.

Ces observations et cette réflexion continuelle ont manifestement leur importance autant dans ma motivation originale que dans la réalisation

de mon travail sur l'idéologie des truckeurs du nord-ouest québécois. Mais encore là, il ne saurait être question de mesure quant à la compétence de départ de l'ethnographe. Il reste cependant que cette proximité quant à la langue, à la culture et aux origines sociales, a quelque chose à voir avec les résultats obtenus si elle n'en a pas aussi avec la méthode utilisée dans ce contexte.

La notion d'ethnographie

En somme, je dirais que mes données sont le résultat d'un processus d'enquête que nous pourrions qualifier de empirique-subjectif-informel. Empirique car elles sont le produit d'une démarche concrète dans le milieu et que les discours idéologiques à l'étude ont leur existence concrète en tant que manifestation réelle. Subjective et informelle ensuite, car j'ai résolument opté pour cette approche au détriment d'une approche objective-formelle quant à la cueillette et à l'enregistrement des données. C'est bien sûr une question purement méthodologique, plus précisément de choix méthodologique. Au départ, je connaissais bien un type d'approche objective, celle de la technique d'élicitation propre à l'ethnoscience notamment, pour l'avoir expérimentée dans le contexte d'une étude ethnographique antérieure. (Bouchard 1973). Mais au terme de cet exercice rigoureux sur le plan de l'objectivité, je m'étais, justement je crois, posé la question de savoir quelle part de ma compétence développée sur les classifications animales montagnaises relevait strictement de cette méthode où tout est contrôlé, y compris les contextes de production des phrases (dans lesquelles il fallait voir des comportements culturels, des réponses

collectives à des questions propres à la culture à l'étude). Je n'ai jamais su exactement ni ne saurai jamais, dans quelle mesure cette technique ne fut pas simplement un prétexte pour établir une relation forte avec des informateurs en particulier, une façon rigoureuse de soutenir mon attention et de me confronter aux données tout en acquérant par ailleurs (d'une façon plus normale) un savoir dans l'acquisition duquel la technique objective n'entrait finalement que pour une bien faible part. Dans cette autre enquête ethnographique que j'entreprenais, parmi les truckeurs cette fois, il faut bien dire que je n'avais pas du tout l'intention de recourir à une méthode aussi rigoureuse dont il est si difficile d'établir la réelle utilité. Ma résolution méthodologique se justifiait d'autant plus que, dans les moments les plus objectifs de mes entrevues avec les informateurs montagnais, force était, pour les informateurs comme pour moi-même, de porter un verdict très dur quant à la méthode: elle est ennuyeuse comme tout. Or, ceci n'est pas un détail à l'intérieur de la pratique ethnographique. Pour l'ethnographe comme pour les informateurs, il y a toute la différence du monde entre les deux approches. Par contre, il est bien certain que nul n'oblige à recourir aux deux extrêmes dans la mesure où une enquête ethnographique peut joindre la rigueur à l'agréable. Cependant, la relation avec les informateurs et la nature des entrevues sont à mon sens au coeur de la détermination du type de données obtenues et du processus d'apprentissage de l'ethnographe. Et c'est précisément là où j'ai voulu porter le contrepoids à mes expériences ethnographiques antérieures.

Dans ma pratique ethnographique, je voyais l'approche rigoureusement formelle et objective comme contraignante, répétitive, froide et

ennuyeuse. Au contraire, je voyais l'approche informelle comme chaleureuse et, peut-être, beaucoup plus productive.

Sur cette question de l'enquête informelle, et du type déterminant d'entrevue, je souscris entièrement dans la pratique à ce texte dont le sociologue anglais Sweig est l'auteur: (Sweig: cité par Andreski 1972:119)

> "The act of interviewing does not need to sink to the level of mechanicalness. It can be a graceful and joyful act, enjoyed by the two sides and suffered by neither. What is more, my contention is that unless it become such an act, it will only fail in its main function. One cannot conduct an interview by bombarding one's victim with a barrage of questions which is only tiresome and tiring for both sides. The only way is to make an interview an enjoyable social act, both for the interviewer and for the respondant, a two-way traffic, so that the respondant feel not a victim but a partner, a true conversationalist...
>
> Every person is an individual and must be treated as such; the art of interviewing is personal in its character, as the basic tool of the interviewer is in fact his own personality; he has to discover his own personal truth in interviewing, how to be friendly with people without embarrassing them, how to learn from them without being to inquisitive, how to be interesting without talking too much, how to take great interest in their troubles without patronizing them, how to inspire confidence without perplexing them."

Notons que Sweig a principalement travaillé dans les milieux ouvriers anglais. On serait porté à croire que des circonstances particulières ayant quelque chose à voir avec la distance culturelle entre l'enquêteur et les "autres" qui sont à l'étude rendent la question des relations

avec les informateurs d'un niveau secondaire à un niveau principal. Or, cette relation n'est que qualité ou absence de qualité: un rapport essentiellement qualificatif.

A l'intérieur d'un groupe culturel éloigné de celui de l'enquêteur, cette question peut se régler de différentes façons (c'est probablement le cas de plusieurs groupes sociaux à travers le monde qui depuis cent ans ont appris à vivre avec la présence des anthropologues occidentaux: je suppose que dans ces cas, il est entendu que les ethnographes sont bizarres et souvent ennuyeux comme tout, mais ils sont supportables. Dans certains cas, il est même possible de développer avec eux, sur une base individuelle, des rapports qualitatifs normaux, amicaux et chaleureux. Il n'en demeure pas moins que ce sont des anthropologues venus de loin, faire on ne sait trop quoi. On sait cependant qu'en général ils ne sont pas méchants).

Mais dans un milieu de travailleurs, le sociologue ou l'anthropologue ne jouit pas au départ du même niveau de complaisance provenant de l'habitude ou du sentiment d'exotisme qu'il dégage. La question de son statut et de sa pratique se pose toute entière. La relation qualitative avec ses informateurs devient une nécessité sans laquelle toute l'enquête pour être remise en cause. Se poser comme professionnel et assommer les gens avec une méthode d'enquête formelle ne peut réussir parfois que par le biais de l'argument d'autorité, diffuse ou directe. Cela revient à dire qu'il faudrait dans ces cas forcer les gens à répondre et à collaborer

en utilisant quelque moyen que ce soit pour les intimider, le plus efficace étant de se poser comme le scientifique qui a besoin de cette information pour faire progresser l'état de nos connaissances (quitte à payer pour l'obtenir). Dans la pratique des sciences sociales, sur le terrain complexe de la vie quotidienne, cette attitude objective est insupportable pour l'enquêteur comme pour les gens. Ces derniers sont souvent les premiers à mettre en doute la validité des instruments de mesure: questionnaires, questions contrôlées, variables, indices, hypothèses. Il est bien entendu que lorsque l'enquêteur déploie sa machinerie et son armement méthodologique et technique, les informateurs continuent comme ils le font toujours (de façon fort efficace) à se demander ce que vous pouvez bien chercher. Lorsqu'ils le trouvent, ils n'ont pas, eux, la naïveté de l'enquêteur vis-à-vis ses outils. Et c'est finalement la relation avec l'enquêteur qui déterminera en dernière instance si, oui ou non, les observés accepteront de se faire agacer par ces démarches. On collabore pour aider un type sympathique en sachant très bien que c'est justement parce qu'il est sympathique qu'on réussira à lui montrer ce qui est important, ce qu'il devrait vraiment savoir, tout ce qu'il ne captera jamais avec ses instruments débiles. Nous en revenons à la question d'origine, celle posée par la "nouvelle ethnographie": (Tylor 1969:91) "In all scientific investigation it is axiomatic that the kind of question asked determines the response."

Dans la pratique, l'ethnographie ne s'en sort pas. L'exercice consiste principalement à trouver les bonnes questions. Dans cette recherche

de la pertinence culturelle, mes expériences personnelles démontrent que les informateurs, les observés, deviennent inévitablement des maîtres et des guides pour l'enquêteur qui n'est plus qu'un apprenti. Or, cette démarche peut être tout à fait rigoureuse, comme le démontre les techniques d'enquêtes propres à l'anthropologie cognitive par exemple (Black 1969:165). Mais elle peut à l'inverse être tout à fait informelle. C'est carrément un problème pédagogique: il est entendu que l'étudiant doit prendre des notes d'une façon claire et disciplinée; il doit pouvoir y revenir et les étudier; il doit passer ses "examens" en face de ses professeurs. Quant à la façon d'enseigner ou d'établir une relation avec le maître, il existe une grande latitude laissant place à beaucoup de créativité de part et d'autre. C'est bel et bien au niveau des résultats qu'on établira la valeur de l'expérience. Or l'évaluateur principal, on l'a vu, c'est le professeur, comme ce sont aussi ses pairs. (Ces derniers peuvent en effet juger qu'un informateur-maître a montré des choses bien surprenantes à son élève).

Ce parallèle a, je crois, son importance en ce qu'il déplace l'ethnographie de l'univers académique dominant, la science officielle des vrais scientifiques, pour la replacer dans la réalité. Une bonne ethnographie vise ou devrait toujours viser la complexité et la richesse de la vie quotidienne d'un groupe; en ce sens elle vise autant l'objectivité que la subjectivité. Parce qu'elle vise à cette totalité et qu'elle ne s'ampute de rien au départ, elle peut prétendre être, à peu de distorsions près provenant de la prise de notes de l'apprenti, le compte rendu de ce

que les observés ont à dire sur les sujets en cause. Cela conduit ultimement à produire des analyses que les observés pourraient produire eux-mêmes (Arcand 1974:9).

Il y a plus à dire. Nous considérons certes l'ethnographe sur le terrain comme un étudiant dont la principale qualité est de prendre des notes tout en essayant cycliquement de comprendre à travers un travail de synthèse qui n'est autre chose pour ses professeurs qu'une vérification de ses capacités de performance à l'intérieur d'un système de significations qu'il ne connaissait pas au départ.

Nous savons par ailleurs que pour être un bon étudiant, il est nécessaire d'avoir une foi considérable dans le système à apprendre. Nous rejoignons ainsi un autre volet de l'expérience ethnographique, celui de l'influence positive des facteurs subjectifs. Le terrain lui-même est une expérience subjective. C'est ainsi qu'il est vécu et je prétends qu'il faut mettre cette subjectivité à contribution. Je n'ai que peu parlé jusqu'ici de la notion d'enthousiasme dans cette entreprise de communication inter-personnelle subjective. Or cela est essentiel: il faut être d'une grande naïveté pour faire un bon terrain (Pothier: communication personnelle). Il faut déborder d'enthousiasme. Il est nécessaire que l'ethnographe, à l'instar de l'étudiant devant son professeur, soit impressionné, (dans le sens d'intimidé) par ses informateurs. Il faut aussi entendre naïveté dans le sens de curiosité maladive, de volonté d'apprendre et d'expérimenter la vie à la manière de celui ou ceux qui vous enseignent

leur façon de voir. C'est bien cela qui transforme l'enquêteur en un "true conversationalist", à la fois un partenaire et un élève. (Sweig: op.cit.)

Ajoutons que cette "mise en situation" ne va pas de soi. Elle demande un niveau d'implication qui est tel qu'on s'interroge parfois par la suite sur ce qui a bien pu nous permettre de résister à des expériences aussi éprouvantes que stimulantes.

On se demande même si on sera encore en mesure de fournir une semblable dépense. Mais il s'agit évidemment de réflexions par après, lorsque tout est redevenu normal pour l'ethnographe, quand il est revenu chez lui, dans son propre monde.

Agréable ne veut pas dire facile, la réalité des relations chaleureuses et des expériences stimulantes ne veut pas dire qu'il n'y a aucun prix à payer. A moins de devenir un marchand de bonheur, l'ethnographie est essentiellement un jeu, dans ce cas-ci un jeu qui consiste à exprimer le savoir propre à un groupe dans des canaux qui ne seraient pas nécessairement ceux où s'expriment normalement ces connaissances. L'ethnographe doit donc vivre avec ces contradictions: il participe sans en être et il évolue lui-même dans un univers étranger à la réalité dont il devient consciemment un mode d'expression.

Nous pourrions conclure à l'aide de considérations générales qui concernent l'anthropologie (en tant que science qui tire ses matériaux à partir du vécu observé) depuis ses origines jusqu'à aujourd'hui. Envisageons par exemple les travaux de Mary Black sur l'ontologie ojibwa (Black 1970).

Bien qu'ayant recours à une méthode d'enquête formelle et rigoureuse (la technique d'élicitation), elle en arrive à des résultats qui se comparent à peu près adéquatement avec l'ethnographie de Irwing Hallowell, ethnographie portant sur le même sujet et réalisée antérieurement avec des moyens méthodologiques indéterminés.

Or, ces moyens indéterminés tracassent les anthropologues férus de méthode depuis fort longtemps. Comment certains individus en arrivent-ils à produire des ethnographies remarquables, dont la qualité résiste au temps et aux vérifications ultérieures, sans jamais clairement exposer leur méthode sur le terrain, sans s'étendre plus qu'il ne faut sur leurs relations avec leurs informateurs?

Je soutiens pour ma part que ce n'est pas l'absence de méthode qui est en cause, mais bien la personnalisation de celle-ci. L'enquête s'avère un processus nettement personnel où l'ethnographe s'utilise lui-même en tant qu'outil principal d'enregistrement.

On pourrait dire la même chose des travaux ethnographiques de Frank G. Speck sur l'idéologie des chasseurs montagnais-naskapis. Son ethnographie est juste (malgré les revisions et retouches des études plus récentes), mais on ne sait toujours pas exactement comment il l'a obtenue. Il a fait du terrain, il avait des informateurs et, faut-il le présumer, il a dû s'obstiner à comprendre ce que ces informateurs avaient à dire sur le monde. Il faut aussi supposer que Speck, comme Hallowell, devait s'appuyer sur des relations d'une rare qualité avec ses informateurs.

La démarche concrète sur le terrain est donc à la fois très simple et très complexe, aussi simple et complexe que la relation à établir qui permet à un ethnographe de parler aux gens et aux gens de parler à l'ethnographe.

Il me semble donc vain (et triste) de souvent chercher à enfouir de caractère interpersonnel-subjectif de l'enquête au profit de ce qui n'est souvent (pas toujours) qu'un paravent objectif et technique.

D'ailleurs, dans l'étude des idéologies populaires en particulier, il n'est pas certain que la rationalité objective soit un bon gage de qualité à l'intérieur de la pratique ethnographique, dans les moments précis de l'enquête sur le terrain. Il faut une certaine souplesse intellectuelle pour appréhender des logiques parallèles. Le rationaliste positiviste a bien des chances de perdre de son enthousiasme lorsque confronté à la théorie populaire. Cela ne signifie en rien que cette dernière ne sait pas être rationnelle. Elle est cela, mais elle est beaucoup d'autres choses encore. C'est précisément ce "beaucoup d'autres choses" qui demande à être compris et capté.

Nul doute qu'une certaine disposition d'esprit (dispositions indéterminées) est nécessaire. Je terminerai en citant ce remarquable et étonnant commentaire de Lévi-Strauss à propos de Bergson, alors que celui-là se demande comment celui-ci, un véritable philosophe de cabinet, a pu saisir le juste sens du totémisme sans bouger de son bureau au moment où beaucoup d'ethnographes sérieux ne pouvaient y parvenir: (Lévi-Strauss 1965:141)

"...admettre que Bergson a pu comprendre ce qui se cache derrière le totémisme parce que sa propre pensée était, sans qu'il le sût, en sympathie avec celles des populations totémiques...Il semble que la parenté résulte d'un même désir d'appréhension globale de ces deux aspects du réel, que le philosophe désigne du nom de continu et de discontinu."

DEUXIEME PARTIE

LE TERRITOIRE ET LE GROUPE

LE TERRITOIRE ET LE GROUPE

Cette deuxième tranche représente un effort pour légitimer l'application du concept de culture là où l'on aurait surtout tendance à appliquer le concept de groupe occupationnel. L'argument consistera à démontrer que ce qui constitue essentiellement les facteurs fondamentaux de la forte identité du groupe est en fait une construction culturelle de plein droit. A ce titre, le groupe d'identité en cause doit être perçu comme une confrérie ayant une culture propre. (Lévi-Strauss 1958:325)

> "Nous appelons culture tout ensemble ethnographique qui, du point de vue de l'enquête, présente par rapport à d'autres, des écarts significatifs (culture américaine ou culture européenne, culture parisienne ou culture marseillaise)... Une même collection d'individus, pourvu qu'elle soit objectivement donnée dans le temps et dans l'espace, relève simultanément de plusieurs systèmes de culture: universel, continental, national, provincial, local, etc.; familial, professionnel, confessionnel, politique, etc.)

Cette définition me convient parfaitement en ce qu'elle s'accorde bien avec notre question principale. Il y a bel et bien à la base, sur le fond objectif, un groupe d'individus qui existe dans un temps et un espace donnés dont un système culturel, un parmi les nombreux auxquels ces individus participent, relève principalement du milieu de travail. Mais il y a plus au chapitre de la définition de la notion de culture qui sous-tend ma démarche. Nous la retenons aussi et surtout comme étant un principe

de connaissances partagées, une compétence propre à certains individus et pas à d'autres. Si, comme le dit Geertz, la culture, c'est aussi les pratiques symboliques des individus, et si l'idéologie est essentiellement une performance discursive articulée et générée par une compétence cognitive (culture), il faut se mettre à rechercher cette connaissance "profonde" et ces discours "explicites" qui appartiennent en propre à une collection particulière d'individus, nommément les truckeurs de longue-distance.

Ces deux chapitres visent donc à la description et au repérage des aspects les plus immédiatement abordables de la compétence et des performances discursives des truckeurs. Il faut le supposer: les truckeurs participent à de nombreux univers culturels; il y a cependant un dénominateur commun au niveau d'un code de connaissance, dénominateur qui les fait s'identifier en tant que truckeur. Sans trop anticiper, on pourrait dire que cette thèse fait la démonstration d'un processus idéologique et culturel qui à partir du "milieu" élève cette identification à un niveau remarquable de "dominance" par rapport à d'autres systèmes culturels.

En matière d'exposition de ce processus, il m'a semblé que le premier axe se devait d'être le traitement collectif de la notion de territoire. Dans quels espaces particuliers retrouve-t-on les truckeurs? Quelle est la définition donnée par les truckeurs eux-mêmes de cet espace, ce qui revient à s'interroger sur le travail cognitif et idéologique effectué par le groupe lorsqu'il a à se donner un lieu, un territoire où

évoluer. Le chapitre 3 est ainsi une description et une analyse de l'univers routier tel que les truckeurs le définissent abstraitement et exclusivement.

Le chapitre 4 est la suite logique du précédent. Si un territoire est effectivement établi quelque part, il faut se pencher sur le groupe qui non seulement l'occupe, mais qui encore est à la source de sa définition. En un premier temps, j'aborde les aspects les plus explicites de la culture des truckeurs, j'y décris comment les truckeurs se montrent et veulent se montrer. Ensuite, je tente d'exposer une synthèse des discours idéologiques tout à fait courants dans le milieu. Finalement, je traite de comportements et d'attitudes moins visibles, moins directement accessibles, mais qui n'en constituent pas moins des actions normales dans la constitution et le maintien de l'identité culturelle du groupe.

Dans cette deuxième partie de la thèse, des conclusions se dégageront déjà en matière d'autonomie idéologique notamment, de regroupement social particulier (confrérie), de niveau d'abstraction dans la définition de son territoire (espace infini des truckeurs), de code culturel partagé (compétence à se reconnaître entre truckeurs et capacité de définition du "vrai" truckeur).

CHAPITRE III

LE TERRITOIRE: LA ROUTE

Introduction

Pour le truckeur, la route s'avère le cadre exclusif de la vie. Dans les cas qui nous occuperont, nous décrirons une situation, qui est celle de la plupart des truckeurs, où la route joue un rôle tel que tout ce qui est essentiel et significatif dans leur vie en vient à se passer là et pas ailleurs.

C'est en ce lieu que la culture à l'étude se déploie. C'est bien sûr une question d'attitude et de mentalité. La première partie de la thèse s'attache donc à la discussion de ce problème: par les moyens propres à l'idéologie et à la créativité culturelle, le truckeur existe en fonction des normes de son groupe. Ce groupe, dont les frontières sont bien définies, évolue dans un lieu précis, l'univers routier. Dès lors, la route est beaucoup plus qu'une simple route. Elle devient un environnement, une région à la fois abstraite et concrète, une région définie où évolue un groupe culturel qui s'identifie partiellement mais définitivement par rapport à ce lieu.

C'est sur la route que vivent et meurent les truckeurs; on ne les retrouve pas ou peu ailleurs, dans ces ailleurs où ils ne peuvent être que mal à l'aise et malhabiles dans la mesure où leur condition et leur pouvoir de truckeur n'ont plus de sens.

Il est ainsi nécessaire de percevoir la route comme un univers créé, un monde particulier décomposable en un certain nombre de cadres définis: la route elle-même, les restaurants de truckeurs, les entrepôts et les

terminus, les trajets, les sortes de routes, etc. Ce premier chapitre vise donc à la reconstitution d'un décor significatif pour les truckeurs. Il s'agit de décrire le plus simplement possible, mais avec le souci du détail malgré tout, ce que la route finit par devenir lorsqu'elle s'avère le cadre de vie exclusif d'un groupe défini. Il faut, par le biais de l'ethnographie, faire la preuve que le groupe ne se reconnaît pas d'existence ailleurs que dans ce lieu précis et abstrait qu'est l'univers routier.

Routes et types de routes

Toutes les routes ne se valent pas. La description et la qualification de celles-ci fait l'objet de bien des discussions parmi les truckeurs, discussions qui s'appuient sur une classification de types dont il serait probablement possible d'entreprendre l'étude formelle.

Nous maintiendrons toutefois notre description à un niveau plus général. Il s'agit essentiellement d'expliquer deux choses: 1- Comment la route est l'objet d'une connaissance précise et concrète; 2- De quelle manière la connaissance de la route finit par imposer un schéma global d'identité.

Disons tout de suite que le premier point sera abordé dans un chapitre ultérieur traitant de la notion de contrôle. Il est clair en effet que la route est un objet privilégié de connaissance dans le milieu. Or, au niveau le plus pratique et le plus concret, cette connaissance est d'abord celle d'un trajet précis, une connaissance nécessaire en matière de sécurité.

Quant au trajet, l'indice de difficulté, par exemple, est un élément fondamental de la typologie. Selon plusieurs de mes informateurs, en particulier dans le comté de Charlevoix et dans les environs de Baie-Comeau, c'est la route 138 (Côte-Nord) qui est, au Québec, la plus typique des routes difficiles: côtes longues, courbes raides et mal situées, abondance de neige en hiver, etc. Il est essentiel pour un truckeur de bien connaître son trajet dans le cas d'une route aussi dangereuse parce que, lorsque ce trajet ne lui est pas familier, il est moins en sécurité.

A cet égard, toutes les routes principales du Québec représentent des trajets évalués et discutés par les truckeurs. La route reliant Québec à Chicoutimi en passant par le Parc des Laurentides n'est pas très longue (160 km), mais elle est particulièrement difficile. C'est un parc provincial et il semble que la traversée de semblables espaces accentue immanquablement la perception des risques en raison de l'absence de villages, caractéristique qui vient s'ajouter à d'autres conditions: les montagnes, les orignaux, la neige dès septembre, etc.

Mais si les truckeurs discutent beaucoup de ces trajets particuliers dans le cadre de préoccupations précises ayant à voir avec leur propre sécurité, il est un autre registre qui s'inscrit beaucoup plus dans le cadre de la formulation d'une identité. La chose est vraie même s'il faut reconnaître par ailleurs que la notion de trajet est englobée dans le concept abstrait de route, dans la mesure où elle s'adresse à la sécurité du chauffeur, tout comme elle est un facteur important d'identité.

Nous avons commencé ce chapitre en disant que toutes les routes ne se valaient pas: elles ne se valent pas en matière de sécurité; elles ne se valent pas non plus quant à leurs qualités fondamentales.

Les routes ont une couleur, une atmosphère, un état général. Elles soulignent l'absence de relief ou suivent un relief très accidenté; elles sont autoroutes de montagne ou autoroutes de plaine; elles traversent des paysages; elles sont longues ou courtes, simples ou compliquées, tortueuses ou étonnamment droites, désertes ou achalandées, traîtresses et fameuses (les routes de la mort), ou inoffensives et insignifiantes, principales ou secondaires, bonnes ou mauvaises, gaies ou monotones, reposantes ou épuisantes, familières ou inconnues, bref, le registre de leurs qualités virtuelles est très vaste.

La distinction la plus importante cependant se rattache au temps, c'est-à-dire au fait que les routes changent: elles s'élargissent, se redressent, s'aplanissent et, à la limite (l'autoroute), elles se dédoublent. En un mot, elles se modernisent. Par opposition aux routes modernes, caractérisées par la notion de système routier, nous retrouvons la route traditionnelle (dont on a pu dire que chaque tronçon a sa petite histoire, surtout au niveau de la conception de son tracé).

La route traditionnelle est une route "où l'on rencontre", comme le veut la définition populaire fort explicite. L'environnement routier est plus risqué, plus "irrationnel", le tracé est capricieux. Mais l'univers est aussi plus dense: les truckeurs s'y retrouvent plus près les uns

des autres. Ils se voient, se reconnaissent, se surveillent et se rencontrent. C'est bel et bien sur cette route à deux voies que le groupe culturel s'est formé à l'origine.

Alors qu'aux USA la route traditionnelle est à peu près toute entière passée au chapitre de la nostalgie et du souvenir, elle est encore très présente au Québec. De grandes routes traditionnelles mènent à la Gaspésie (132), à Chibougamau via le Lac St-Jean, et Chicoutimi à partir de Québec, à Sept-Iles (138) et en Abitibi (117). Elles disparaissent par un bout, à partir des grands centres urbains de Montréal et de Québec, mais elles naissent par l'autre, dans les régions éloignées du nord notamment. (Amos-Matagami 1976)

> "Au début, monter à Matagami, c'était la grosse affaire monsieur, c'était dans le bois merci. Tu aurais dû voir ça. C'était la dernière place, tu pouvais pas aller plus loin. Alors, c'était elle la plus difficile parce quand tu partais tu savais que tu verrais personne jamais sur la route. Rien que des arbres. Maintenant, avec la route de la Baie James, plus personne parle de la route de Matagami. C'est normal aller là. Tu verras , un jour, ça va être pareil pour la route de la Baie James quand y vont l'ouvrir plus haut encore. Aller à LG2, ce ne sera plus une grosse affaire. C'est toujours comme ça. Même que je me rappelle quand j'ai commencé sur les trûcks, le parc La Vérendrye était pas pavé et c'était une bien grosse affaire se rendre à Val d'Or. Montréal Val d'Or aujourd'hui, on en parle plus."

Il est bien vrai qu'au Québec, en particulier, il y a toujours une nouvelle "dernière place"; c'est vrai de la Baie James où le projet de développement hydro-électrique a en quelque sorte provoqué l'émergence

étonnamment rapide d'infrastructures routières. C'est encore vrai sur la Côte-Nord où Sept-Iles a dû récemment céder son titre de "dernière place" à Havre Saint-Pierre.

Ce qu'il importe de souligner cependant, c'est qu'il semble bien que l'ouverture d'une nouvelle route traditionnelle dans des environnements particulièrement désertiques (selon la perception des truckeurs) est en soi un moment privilégié où des conditions spécifiques sont réunies donnant naissance et rendant particulièrement évidents les éléments fondamentaux qui constituent la culture des truckeurs. (Matagami 1976)

> "Icitte à la Baie James, on rencontre toujours les mêmes faces. Tout le monde se connaît. Les gars s'aident, ils s'encouragent. On s'arrange entre nous pour les problèmes. Dans le sud, c'est pas pareil. Il y a plus de chicane.
>
> Les gars qui chauffent sur la ligne de Montréal sont des moyens chiâleux. Ca se plaint jour et nuit. Y veulent tous être les plus gros, les plus forts, les plus fins. C'est fatigant une gang de même."

La route traditionnelle est donc plus ou moins nouvelle, tout en conservant des caractéristiques physiques et géographiques générales et particulières. Elle est aussi plus ou moins achalandée par des truckeurs qui sont plus ou moins solidaires. En tout, elle s'oppose à l'autoroute où les truckeurs survivent en tant que groupe constitué, appartenant à l'origine à la route traditionnelle, mais évoluant dans un environnement différent.

En somme, les routes ont des types généraux. L'évolution rapide d'une route comme celle qui relie Matagami à LG2 en fournit une bonne

illustration. De chemin d'hiver à l'origine, aux allures de piste de glace et de neige durcie, elle est rapidement devenue une route d'asphalte large et droite. Le tracé du chemin d'hiver était capricieux et sinueux. Il y eut ensuite la route en construction, les tronçons de gravier, la poussière en été, la boue.

Aujourd'hui, la route de la Baie James demeure une route frontière, une nouvelle route. C'est une nouvelle route "traditionnelle", puisqu'on "y rencontre". C'est aussi une route frontière parce "qu'on est toujours dans le bois".

On pourrait évoquer de nombreux critères significatifs dans les discussions entre les truckeurs. Pour bien se faire comprendre, "faire une route" et "faire de la route" sont des expressions qui demandent que la notion de route soit discutée et relativement définie par les truckeurs. De cette discussion et définition collective, il résulte une typologie implicite à l'intérieur et à l'aide de laquelle il devient possible de communiquer la différence entre telle et telle route. La chose est d'autant plus essentielle que la route où évolue le truckeur n'est pas un milieu neutre et accessoire. C'est l'environnement particulier où il existe en tant que truckeur.

Trajets et recommencements

Pour mieux comprendre le caractère global de la route en tant qu'environnement exclusif où évoluent les truckeurs (les conditions générales et particulières qui génèrent des comportements culturels définis),

il est nécessaire d'introduire un élément ethnographique qui est en même temps une réalité idéologique d'une extrême importance: pour les truckeurs, la route est sans fin. Leur performance s'établit à partir d'un principe "d'antifinalité" des trajets. L'intégration idéologique et pratique (performance) de cette finalité sans fin fait partie des conditions nécessaires à l'adaptation du truckeur au milieu des truckeurs, à la route donc. (Val d'Or 1976) "Le problème des jeunes qui commencent et qui veulent devenir des truckeurs, c'est qu'ils se voient arriver avant de partir. Y pensent trop à arriver. C'est pour ça qu'ils vont vite et c'est pour ça qu'ils se découragent aussi vite."

Ce principe du recommencement perpétuel est un principe clairement reconnu par les truckeurs. Sans lui, ils ne seraient pas en mesure de supporter la longueur des trajets. Celui qui, après quinze heures de route, est sur le point d'arriver à LG2 en provenance de Matagami, sait pertinemment bien qu'il n'arrive nulle part et que les quinze heures qu'il vient de passer derrière le volant ne sont que la suite de milliers d'heures qu'il a déjà passées derrière ce même volant, et que LG2 ne sera qu'un court arrêt sur un circuit qui n'a pas d'autres fins que la fin du truckeur lui-même. Il ne faut pas trop penser à arriver puisque le point d'arrivée n'est autre chose qu'un nouveau point de départ. La route n'est donc pas une ligne entre deux points. Pour le truckeur, la route est un cercle, un univers comprimé et refermé sur lui-même. La seule façon d'arriver quelque part, c'est d'arrêter complètement pour un certain temps ou pour toujours. Il faut se retirer du circuit.

Cette finalité sans fin est un des éléments de nécessaire subjectivité sans laquelle ce genre "d'occupation" deviendrait vite insupportable. Pour le truckeur, il faut que le trajet ne mène nulle part et que la route soit une fin en soi, car autrement, il n'endurerait jamais de poursuivre jour après jour ou nuit après nuit un objectif totalement inacessible: un dernier point au bout de la dernière ligne.

Elément d'adaptation (ou de mésadaptation, selon le point de vue où l'on se place), élément de contrôle de la situation dans son ensemble, la participation à cette finalité sans fin implique que le truckeur est en situation d'être "emporté" dans un mouvement continuel qui ne souffre pas d'entrave. L'idée de ce mouvement est central et nous y reviendrons à plusieurs égards. Une force engendre ce mouvement, un rythme le maintient et l'on sait que "chauffer un truck, c'est faire le plus de voyages possible". En attendant, concentrons-nous sur ce mouvement en ce qu'il a de perpétuel.

J'ai remarqué souvent que ce qui indispose au plus haut point et ce qui inquiète énormément les truckeurs en général, c'est de se faire prendre objectivement dans un cul-de-sac, dans un recoin qu'ils ne connaissent pas et qu'ils ne peuvent donc pas prévoir.

Je me souviens particulièrement d'une longue discussion entre sept truckeurs attablés au milieu de la nuit dans un restaurant typique de leur culture. Chaque chauffeur y allait de son aventure personnelle, décrivant la situation désastreuse où il est pris en souricière. C'est un peu comme sortir immédiatement du circuit, avec sa machine. Cela fait de bonnes

histoires à raconter, mais tous s'entendent pour dire que dans les faits, lorsque la chose arrive, il s'agit d'une situation extrêmement éprouvante. Dans la discussion à laquelle j'assistais, on expliquait mal ce malaise, cette panique immanquablement ressentie lorsque le mouvement est entravé par manque d'espace.

Dans l'une de ces histoires que les truckeurs racontaient autour de la table, il y avait cet épisode qui illustre bien le désespoir devant le cul-de-sac. Chaque ville retient un circuit privilégié à l'intention des camionneurs qui doivent traverser la zone urbaine sans s'y arrêter. Ce sont des trajets qui ont pour fonction de canaliser le trafic lourd (et bruyant) dans des artères non résidentielles. La ville d'Ottawa est reconnue par les truckeurs (québécois) pour être difficile à contourner. Le trajet d'évitement est compliqué, les panneaux indicateurs sont rares. Pour le chauffeur unilingue français, il n'est pas facile d'avoir à s'expliquer à un policier anglophone.

Un chauffeur, donc, s'étant égaré la nuit dans la complexité de ce circuit, s'est retrouvé dans les petites rues d'un quartier résidentiel. (Louvicourt 1976)

> "Plus j'avançais, plus les maisons étaient grosses, les pelouses belles, plus les chars valaient cher. A un moment donné, je ne pouvais plus avancer tellement la rue n'était pas large. Impossible de me virer de bord. Aux petites heures du matin, j'étais pris avec mon truck au beau milieu d'un quartier riche et tranquille. Je ne savais plus quoi faire. Je voulais même fermer mon moteur pour pas réveiller le monde. Finalement, j'ai foncé. J'ai viré sur le gazon d'une belle propriété et j'ai filé. Imagine la face du gars qui se lève le matin pis qui voit les traces d'un van chargée qui a passé sur sa pelouse! Mais quand t'es pris, il faut que tu te déprennes!"

Autrement dit, hors de la route, et du mouvement continuel, il y a une chute radicale du pouvoir du truckeur. Dans les circonstances, il a intérêt à ne pas en sortir.

Entrepôts et terminus

Les premiers signes de cette perte de contrôle et de pouvoir, le truckeur les reconnaît à la marge de l'univers comprimé de la route, dans les entrepôts et les terminus. En fait, ces lieux sont à la limite de cet univers. Leur fréquentation est nécessaire et aucun truckeur ne peut les contourner. (Baie James 1976)

> "Il y a bien sûr les comptes à rendre aux deux bouts de la ligne. Mais quand tu roules sans problème, y en a pas de problème au bout de la ligne. Tu fermes ta gueule au terminus. Les boss donnent des ordres pour se pratiquer. Mais ça rentre par une oreille et ça sort par l'autre. Revenu sur la route, c'est toi qui décide. C'est comme si les boss n'existaient pas."

Il est bien vrai que la meilleure façon de "souffrir" les arrêts forcés dans les entrepôts et les terminus, c'est de se rendre le plus absent possible. Il importe de ne pas trop se faire remarquer sauf si ses propres intérêts sont en cause.

Dans ces lieux où l'on ne roule pas mais où l'on se prépare à rouler, les truckeurs sont effectivement refermés sur eux-mêmes.

Dans les terminus, c'est le guichet du répartiteur qui représente la ligne de démarcation entre un monde de pouvoir propre et construit par les truckeurs, et un monde de soumission forcée où plus rien de ce qui est propre aux truckeurs et qui les valorise n'existe. Dans la cour du

terminus, il est encore possible entre truckeurs de se comporter en truckeur. Au guichet, c'est différent. Pour deux raisons.

Le répartiteur est celui qui attribue des voyages aux chauffeurs, qui planifie en quelque sorte la complexe opération de voir à ce que les machines roulent au maximum de rentabilité, à ce que la marchandise soit transportée rapidement et efficacement vers la bonne destination, à ce que les chauffeurs ne soient pas lésés individuellement dans leurs droits (de séniorité principalement). Dans sa position, le répartiteur (il y a des cas où ce sont d'anciens chauffeurs qui font ce travail) se trouve du côté de l'administration des opérations, du côté des gérants et des patrons. Tout en étant de ce côté d'une manière indiscutable, il est celui des "gens du bureau" qui est en quelque sorte le plus près des truckeurs, celui qui est "sur le front", assis derrière son guichet, tout en sourires ou en colères feintes ou véritables, occupé à satisfaire tous les intéressés. Parmi les nombreuses qualités requises pour bien faire ce travail, il en est une que les patrons recherchent inconditionnellememt: il faut que le répartiteur "sache parler aux truckeurs". C'est peut-être ce qui explique qu'on a parfois tendance à utiliser d'anciens chauffeurs pour faire le travail. Il reste que le répartiteur est pratiquement toujours entre deux feux. S'il se plie aux demandes d'un ou de plusieurs truckeurs, les patrons peuvent le lui reprocher sévèrement. Mais l'inverse est aussi vrai.

Dans les situations serrées cependant, pour le chauffeur de compagnie comme pour le camionneur indépendant, c'est aux guichets des répartiteurs

que les truckeurs réalisent sans pouvoir en faire abstraction le fait qu'ils sont des "chauffeurs" et que leur métier est de conduire des camions qui transportent des marchandises attendues par des clients.

La seconde raison concerne la grande individualisation des chauffeurs dans ces circonstances. Au terminus et au guichet, c'est un peu chacun pour soi. Il s'agit de décrocher un voyage, d'être prêt avant les autres, d'obtenir parfois même le camion d'un autre parce que celui-là "tire" mieux et que le "voyage" est objectivement urgent, etc.

Il y a donc tout un monde qui sépare le milieu des truckeurs, milieu fait d'identité, de participation et de solidarité, et celui des terminus où c'est avant tout la soumission, la ruse, la confrontation et la compétition objective qui, réunies, constituent un cadre précis dans lequel les truckeurs doivent évoluer "au bout de la ligne".

Dans ce cadre, les chauffeurs parlent peu, se tiennent quand même en groupe tout en surveillant de près leurs intérêts individuels, et lorsqu'ils doivent forcément interagir, avec le répartiteur notamment, ils font beaucoup de blagues à la manière de celui qui sait répondre sur le même ton, du tac au tac. C'est un peu cela "savoir parler aux truckeurs". C'est aussi savoir faire preuve d'autorité lorsque la situation le commande. Etre ferme comme les patrons qu'on représente sur les premières lignes. D'ailleurs, les truckeurs aiment mieux un répartiteur ferme qu'un répartiteur indécis. Dans les disputes, le répartiteur est l'arbitre. Tous les joueurs préfèrent un arbitre qui donne l'impression de savoir où il s'en va.

Tous les joueurs préfèrent un arbitre qui ne flanche pas sous la pression des critiques et qui se tient debout sous une pluie d'insultes. Dans ce milieu, c'est un peu ça, un bon répartiteur.

Finalement, du côté du "bureau" en particulier, le terminus est le milieu par excellence des préjugés défavorables envers les truckeurs. D'un côté du guichet, voilà un groupe de chauffeurs qui n'est que l'ombre de lui-même, un rassemblement d'individus sans moyens qui se jalousent les uns les autres et qui ne communiquent que par le biais de grosses farces. Leur impuissance est manifeste dans ces contextes. De l'autre côté du guichet, il devient facile de qualifier ces gens. On ne se gêne pas pour souligner le comportement enfantin des chauffeurs. On doute même de leur intelligence en général. Mais ce qui fascine en même temps les "gens du bureau", c'est la conscience très vive que les truckeurs vivent une vie à eux qui n'est pas celle du terminus et qui n'a en fait rien à voir avec lui. On soupçonne cette réalité, on peut même la dévaloriser constamment, mais on s'effraie un peu de son efficacité. Il en résulte l'inévitable: les truckeurs sont perçus comme des individus un peu spéciaux dont les comportements sont mystérieux et imprévisibles. C'est au répartiteur de "contrôler" ses truckeurs, de savoir et de prédire, de comprendre le caractère hautement subjectif de leurs réactions.

Dans ces environnements où le truckeur ne roule pas et se retrouve dans des situations difficiles, où son pouvoir ne "joue" pas et où sa culture n'a plus de sens, il faut introduire une distinction entre le terminus, où le truckeur est momentanément en face et à proximité de l'univers

qui administre ses activités objectivement, et l'entrepôt, où le truckeur est encore une fois en attente de rouler, tout simplement parce qu'il est "en-ligne" pour que son voyage soit chargé ou déchargé. Ce n'est pas le lot de tous les truckeurs car en principe, pour des raisons d'efficacité, les voyages sont prêts à l'arrivée et au départ. Pour l'administration, autant que faire se peut, les truckeurs de longue-distance sont des "chauffeurs de route" et ne devraient en principe que faire de la route. A ces chauffeurs de route s'opposent les chauffeurs de livraison qui, eux, s'occupent principalement du chargement et du déchargement des voyages (en tant que chauffeurs). Il y a quand même beaucoup d'exceptions à cette règle. Le truckeur de longue-distance est souvent appelé à effectuer lui-même la livraison de son chargement tout comme il doit souvent, dans des endroits éloignés de son terminus principal, se charger lui-même de "mettre la main" sur la cargaison qu'il doit transporter.

Sur la route de la Baie James notamment, mes observations confirment amplement cet état de fait. Le truckeur de longue-distance passe beaucoup de temps dans ce qu'il est convenu d'appeler les entrepôts. Ne pas perdre un temps considérable en attendant de "décharger" est un souci de tous les instants pour le chauffeur. Et cela, même si on est payé pour attendre.

Il y a beaucoup de similitudes entre le milieu des entrepôts et celui des terminus. L'un est d'ailleurs le prolongement de l'autre. Quand il veut prendre possession d'un voyage ou qu'il veut décharger le sien au plus vite, le truckeur défend ses propres intérêts afin de se remettre sur la route le plus rapidement possible.

Les entrepôts peuvent ainsi carrément devenir le cadre d'une démonstration de force de caractère sinon de force physique. Certains truckeurs parlent plus fort que d'autres. Les farces ont un caractère de menace, les ruses sont subtiles.

Je disais qu'à la Baie James la route traditionnelle est toute neuve et que, là plus qu'ailleurs, les facteurs qui composent principalement d'univers spécifique des truckeurs sont très explicites, ce qui facilite leur appréhension. C'est aussi vrai des entrepôts et des terminus. Afin d'illustrer de la manière la plus concise possible cette réalité, je m'appuierai sur un passage intégral de mes observations personnelles de terrain: (Observations LG2 - 1976)

> "A l'instar d'autres chauffeurs, M... déteste perdre du temps à décharger à LG2. Mais il me parle du "vieux" qui est en haut là-bas et qui est responsable du déchargement au dépôt et sur les chantiers. Il n'est pas coopératif, se chicanant constamment avec les truckeurs. M... prétend que certains chauffeurs ont ambitionné dans le passé et qu'à présent le "vieux" se venge. Il fait systématiquement attendre les chauffeurs. Il est d'ailleurs en parfaite position pour le faire. "Il nous a à la gorge" dira M... En principe, les chauffeurs doivent se reposer un minimum de quatre heures. Bien peu se conforment à la règle mais rien n'oblige le "vieux" à accommoder les truckeurs pressés. Pour contourner cette situation difficile et pour décharger sans perdre trop de temps, M... m'annonce qu'il tentera l'opération "charme". Il sait que le "vieux" est "bougonneux" et qu'il s'ennuie à LG2. Il déteste les jeunes, les "étudiants qui ne savent rien et ne veulent pas travailler" en particulier (les pouilleux qui fument du pot et qui dorment même éveillés) et il se considère comme un homme dont la valeur n'est pas suffisamment reconnue. M... sait encore qu'il se verrait très bien en tant que gérant plutôt que simple responsable du déchargement.
>
> L'homme que je rencontre aux petites heures du matin à LG2 est bel et bien celui que M... m'a décrit sur la route quelques heures plus tôt. Aussitôt arrivé,

> M... met son plan à exécution. Il y a l'âge qui rapproche les deux hommes, mais il reste que la stratégie de M... est toute tracée à l'avance. Il parle au "vieux" du bon vieux temps, de l'époque où les bons hommes étaient mieux reconnus, où le travail avait de la valeur. Il parle des jeunes qui ne connaissent rien dans des termes que même le "vieux" n'aura jamais imaginés. Il aborde la question de l'incompétence "universellement" reconnue du gérant à LG2. Il fait tout cela en donnant un coup de main au "vieux" dans la mise en ordre des papiers et des factures en soulignant le sérieux et l'ingéniosité qu'il lui découvre dans la réalisation de ce travail. J'ai craint un instant qu'il allait tout gâcher parce qu'il en mettait un peu trop, de telle sorte que son approche relevait autant de la caricature que de la stratégie. Mais non. A ma grande surprise, il gagne la partie en moins de trente minutes. A la manière de deux complices, le "vieux" offre à M... de s'occuper lui-même et immédiatement de son déchargement. M... refuse protestant que le "vieux" ne fait jamais ça, étant bien trop occupé à réparer les gaffes du gérant. Il préfère attendre son tour, lui qui déteste ses confrères chauffeurs qui abusent du "vieux" et qui essaient constamment de lui monter sur la tête pour pouvoir décharger plus vite. Cette fois, la partie est nettement gagnée. Le "vieux" insiste et fait preuve de fermeté dans son intention de mettre lui-même la main à la pâte afin que M..., un homme "parlable" comme il n'y en a malheureusement plus, décharge au plus vite et retourne sur la route sans délai."

Il ne s'agit pas d'un cas exceptionnel sauf en ce qui a trait au dénouement. Il est assez clair que sur ces terrains, les truckeurs enregistrent plus de défaites que de victoires en raison de leur manque de contrôle sur la situation. En dernière instance, le répartiteur, le gérant ou n'importe quel responsable est en situation d'autorité. J'ai déjà observé l'utilisation d'une stratégie (couronnée de succès) dans un terminus de Montréal. Dans ce cas-là, le truckeur avait eu recours à l'intimidation pour obtenir ce qu'il voulait du répartiteur, en l'occurrence prendre immédiatement possession de son voyage (du genre "si j'ai pas mon voyage dans dix minutes, je te tue et te coupe en morceaux").

Ces attitudes et ces situations ne sont pas des cas exceptionnels, disais-je. Elles font effectivement partie de la vie quotidienne. Les longues attentes dans les entrepôts, les confrontations tendues entre les truckeurs ou avec un répartiteur sont le prix qu'il faut payer. On voit même des cas où un répartiteur peut se mettre à s'acharner contre un truckeur en particulier, parce qu'il ne l'aime pas ou qu'il a eu des difficultés avec lui. Il peut le faire inutilement attendre à tous les coups. A la limite, dans le cas des camionneurs indépendants qui dépendent eux aussi du bon vouloir des répartiteurs et en l'absence de règles syndicales pour empêcher les abus de pouvoir, il peut "barrer" un chauffeur en particulier et lui refuser des voyages en invoquant toutes les raison fictives qu'il est possible d'inventer dans ce contexte.

Ainsi, dans les terminus et les entrepôts, c'est un peu chacun pour soi. Le truckeur doit y défendre ses propres intérêts tout en reconnaissant les limites de son pouvoir. On ferme sa gueule sauf quand une manifestation symbolique et risquée de force s'impose. Il y a aussi la ruse qui remplace bien le "parler fort" et la menace. La séniorité est la règle de base de ce jeu qui consiste à faire le plus de voyages possible en perdant le moins de temps possible. Mais entre la règle et l'usage, il y a, nous l'avons vu, toute une marge.

Les restaurants des camionneurs

Revenons maintenant au coeur de la route afin de poursuivre plus avant la description de ses composantes. Les restaurants de camionneurs sont bien connus du public en général et, bien souvent, c'est la première

chose qui nous vient à l'esprit quand on pense aux truckeurs. Il en est ainsi parce que les restaurants de camionneurs sont à peu de chose près, les seuls endroits où les gens entrent en contact, ne serait-ce que pour en entendre des bribes et en voir certains aspects, avec la culture des truckeurs.

Le restaurant de camionneur, c'est le "truck stop", l'endroit où les truckeurs choisissent de s'arrêter et de se rencontrer. Les types de truck stop varient avec les types de route. Le truck stop traditionnel appartient à la route traditionnelle. Puisque cette dernière est encore très présente au Québec, les petits truck stop traditionnels sont très fréquentés. Ils appartiennent à la catégorie des routes où "l'on rencontre". Si on prend l'exemple de la route 117 entre Montréal et Val d'Or (elle commence vraiment à St-Jovite si on exclut l'autoroute des Laurentides), on observera qu'il n'y avait en 1975 que trois petits truck stop extrêmement populaires: "Chez Lise" de St-Jovite, "André Gaz Bar" de Grand-Remous, et "Boyer Lodge" de Louvicourt. Cela ne veut pas dire que les truckeurs ne s'arrêtent pas ailleurs. Mais en ce qui a trait à mes propres observations et selon les dires des truckeurs, ce sont ces trois endroits qui connaissent régulièrement les plus grandes concentrations de truckeurs.

Or, qu'est-ce qui préside à la mutation d'un simple petit restaurant du bord de la route en un endroit de rencontre important pour la majorité des truckeurs? (St-Jovite 1976)

> "J'ai souvent réfléchi avec ma femme pour savoir ce qui rendait notre restaurant si populaire auprès des routiers. Je le demande aux gars aussi parfois. Une

> fois, il y en a un qui m'a répondu que c'était parce que le restaurant était non conventionnel. Je pense que c'est vrai. Ici, nous n'avons pas de la vaisselle de restaurant ordinaire. La nourriture aussi n'est pas ordinaire. C'est de la nourriture qu'un gars mangerait chez lui. Il n'y a pas de chef-cuisinier ici, il y a des cuisinières ordinaires qui s'y connaissent en bon manger. Les portions sont trop grosses, il y a du café en masse et les clients savent qu'on joue pas avec eux... et puis il est peut-être petit et pas très beau mon restaurant, mais il est chaud comme l'aiment les gars. Ils sont heureux des soirs d'être assis six à des tables de quatre."

Il y a donc du sentiment investi dans la réalité du petit restaurant traditionnel. Il se doit d'être petit, de servir de la bonne nourriture et du bon café au goût des truckeurs. Il est nécessaire de plus qu'il soit entouré d'un très grand espace de stationnement où les truckeurs peuvent facilement évoluer avec leur machine. Le truckeur s'arrête là où il peut s'arrêter sans avoir de problème pour repartir (la crainte du cul-de-sac dont nous parlions plus haut se manifeste dans les moindres détails de toutes les situations possibles; il n'est pas plus drôle de se coincer dans un stationnement que dans les petites rues inconnues d'une grande ville).

Il faut encore que le climat du restaurant soit chaleureux, que les truckeurs y soient maîtres de la situation, qu'ils sentent même que ce sont eux qui sont les permiers servis, les clients privilégiés, les enfants chéris du milieu. En fait, les truckeurs ne fréquentent pas les restaurants: ils les occupent, leur donnent un genre, s'en emparent en quelque sorte.

(St-Jovite 1976)

> "Il y a sûrement des soirs où l'automobiliste ne s'arrête pas à mon restaurant parce qu'il recule devant la présence de tant de truckeurs à la fois.

> Mettez-vous à la place d'un individu qui veut un café et qui au moment de s'arrêter voit trente vans dans le parking. C'est impressionnant et le gars, s'il n'est pas un truckeur ne se sentira pas chez lui. D'ailleurs j'ai vu des soirs où la gang des truckeurs ont fait toute une foire dans le restaurant. C'est pas méchant, bien au contraire. C'est drôle à mourir. Quand un chauffeur commence à raconter sa vie à tous les autres, on se tord de rire et les autres clients aussi. Il y en a plusieurs qui ont le don de la parole et ils savent raconter des histoires comme tu croirais pas que ça puisse exister. Ils prennent le plancher et le crachoir comme on dit et les autres clients en sont quitte pour un bon show. En général, ils aiment ça. Ils découvrent un monde nouveau, le monde des truckeurs. Car c'est bien ça, c'est un monde complètement à part, le monde des truckeurs. Un monde dur mais un monde sympathique au possible. On les connaît bien ici et on les aime.. Ce sont les premiers clients. Si je faisais des améliorations au restaurant, je leur construirais des chambres en plus, d'une section bien à eux dans le restaurant. Mais ce n'est même pas nécessaire. Ils aiment la place comme elle est et cela fait plusieurs années que ça dure."

A cette sympathie et à cette participation chaleureuse s'ajoutent d'autres facteurs tout aussi importants. Sur un ensemble de trajets, les truck stop deviennent un peu une tradition vis-à-vis de laquelle les "habitués" sont vraiment des habitués. Dans le cas de ces restaurants qui ont un passé, la seule chose que les truckeurs vont suivre de près, c'est ce qu'il est convenu d'appeler "les nouvelles administrations", c'est-à-dire les changements de propriétaires.

Il s'est trouvé des cas où des restaurants ont été désertés parce que le nouveau propriétaire ne savait, ou ne voulait pas savoir, comment s'y prendre pour respecter les attentes des truckeurs .

Mais l'actrice principale de ce milieu spécifique qu'est le restaurant de camionneurs, c'est la "waitress", dont la compétence dans ses relations avec les truckeurs ne peut que provoquer l'étonnement. Ce fut mon cas, même si à ce chapitre, je m'attendais déjà à beaucoup.

La "waitress" est à la fois ou selon les cas une waitress pure et simple, une mère, une fille (si elle est très jeune) ou une amante, réelle, virtuelle, ou impossible. Les bonnes waitress dans les truck stop donnent vraiment l'impression d'attacher une importance considérable aux truckeurs, comme s'il leur incombait particulièrement d'en prendre soin. Les conversations ne sont pas superficielles. Il y a d'abord le registre du comique dans lequel beaucoup de chauffeurs se sentent très à l'aise. Dans ces cas, la bonne waitress a le sens de la répartie. Elle se doit d'être drôle et de répondre sur-le-champ. La bonne waitress a en outre le sens de l'autorité en ce sens qu'elle doit mener le jeu et contrôler ses amis les truckeurs lorsqu'ils ont tendance à aller trop loin.

Elles sont pleines d'attentions touchantes du genre: "Je t'ai gardé un dernier morceau de gâteau parce que je sais que tu l'aimes bien cette sorte de gâteau-là et je savais aussi que tu passerais ici à huit heures." La chose n'est peut-être pas vraie, mais un truckeur ne résiste pas à ce genre de soins. (St-Jovite 1976)

> "Il y a des filles carrément incroyables. Elles savent tout sur la gang. Bien sûr, elles en viennent à connaître toutes les marques de truck parce qu'elles connaissent les trucks de chacun des gars. Il y en a une ici qui reconnaît certains au son de leurs moteurs. Sans regarder, tout en servant un client, elle dira qu'un tel arrive juste en entendant le son du moteur.

> Tu comprends qu'elle sait bien ce que le gars veut et tout et tout. Les gars se confient aux waitress. Les filles d'expérience en viennent à tout connaître des problèmes des truckeurs."

Ce restaurant en particulier, "Chez Lise", où j'ai interviewé le propriétaire et où je me suis souvent arrêté avec les truckeurs, avait en outre d'autres fonctions précises reliées au quotidien des truckeurs. Les compagnies y envoient des messages pour leurs chauffeurs sur la route, elles y font même parvenir des chèques de paie. Les chauffeurs entre eux s'y laissent des messages. Pour le truckeur, ce type de restaurant est vraiment intégré à son univers. Quand il s'y trouve, il n'est pas sorti de la route et de l'environnement qui lui est familier. En fait, dans les truck stop, c'est moins le repos et la nourriture que le truckeur recherche que l'environnement favorable au prolongement de son contrôle.

Dans ces endroits particuliers, il sait comment se comporter, quoi dire ou ce qu'on lui demandera. (St-Jovite 1976)

> "Je dois même vous dire, et cela m'a fait plaisir, que j'ai déjà vu des routiers en vacances, venir manger ici avec la femme et les enfants. Ca faisait drôle de les revoir endimanchés avec la famille. On voit bien que ce restaurant, c'est leur monde à eux."

La Route de la Baie James

Pour le truckeur, les nouvelles routes de pénétration nordique sont des routes où il n'y a rien. Cela vaut pour les restaurants. Au moment de mes observations, les truckeurs ne pouvaient compter que sur deux endroits pouvant ressembler à un restaurant sur une distance de 650 kilomètres. Dans les circonstances, il s'agit d'une situation définie comme

étant relativement normale. Ce sont de semblables caractéristiques qui confèrent à ces routes leurs qualités particulières. Celui qui retire une partie de son identité de chauffeur à la Baie James en évoluant dans un pareil milieu, où les misères et les difficultés bien connues sur la route traditionnelle normale sont décuplées, ne saurait trop s'en plaindre.

Mais se plaindre est quand même de bon ton, et à chacun de mes voyages sur cette route, j'ai entendu de longs réquisitoires contre la situation qui s'éternisait et qui faisait que les truckeurs dépendaient de ces deux seuls restaurants pour arrêter le long du trajet. A vrai dire, ces plaintes ressemblaient davantage à des discours nostalgiques indiquant l'ennui du groupe face à l'inexistence de nombreux et de vrais restaurants de camionneurs.

On disait de ces deux restaurants qu'ils étaient mal situés, trop rapprochés l'un de l'autre (Rupert et Eastmain) au milieu du trajet. Notons que les truckeurs ne se référaient jamais à ces lieux en nommant le nom des rivières, mais bien plutôt en indiquant le millage: millage 160 (Rupert) et millage 237 (Eastmain).

Restaurants mal situés, mal tenus où la qualité de la nourriture laisse à désirer, où le "cook" (cuisinier) est immanquablement ivre la nuit autant que le jour, bref, rien de trop invitant. De plus, l'aménagement des stationnements, les entrées en particulier, ne convenait pas très bien aux chauffeurs. Il y avait souvent des problèmes pour sortir des stationnements quand ce n'était pas pour y entrer.

En un mot, les truckeurs sentaient bien collectivement qu'ils n'étaient pas la priorité dans cette affaire et c'est probablement ce qui les tracassait le plus. Au milieu d'un environnement comme celui de la Baie James, comme au milieu du climat un peu euphorique des grands projets de construction, leur identité et leur importance se trouvaient comme remises en cause. Dans les deux restaurants, le phénomène pouvait être assez clairement ressenti. Il y était peu question de traiter les hommes "aux petits soins" ou de compatir avec eux de quelque façon que ce soit. D'ailleurs, la tendance était plutôt à l'inverse: à quelques reprises, j'ai vu des truckeurs remonter le moral à des employés des restaurants qui s'ennuyaient à mourir dans ces lieux.

Ce qui se passait ou ne se passait pas dans ces deux restaurants décriés par les truckeurs, était un peu le reflet de ce qui se passait sur la route en général. (Baie James 1975)

> "Sur cette maudite route, on nous ignore nous autres les truckeurs. Quand y font de la construction, les grattes se tassent pas d'un brin pour nous laisser le chemin. Y pensent qu'on a de petits chars dans les mains. La nuit, ils abandonnent la machinerie sans indication. Arrangez-vous les truckeurs. Moi, ça me met en tabarnak. C'est assez dur comme ça de chauffer un truck que si les autres te nuisent en plus... Une bonne fois je me tasserai pas pour une gratte."
>
> "Une fois, on arrive un convoi de cinq trucks au millage 160. On avait roulé toute la nuit sur la glace à petite vitesse. Même là, on en avait arraché pour rester sur le chemin, même que ça tout pris pour arrêter au 160 sans toute se cogner ensemble. On rentre au restaurant, complètement crevés et affamés. En entrant je crie: des oeufs et du jambon pour tout le monde! Le cook répond: trop tard, je viens de fermer mes poêles, vous repasserez. On pensait qui faisait des farces.

> Mais non. Il voulait pas pour vrai. Alors j'ai sauté dans la cuisine pis je l'ai pris au collet: Regarde bien ma face parce que tu peux être à peu près sûr que c'est la dernière face que tu vas voir avant de mourir. On laisse même pas mourir de faim les animaux. Ce que tu fais là, c'est un gros péché. Disparais vite ou bien tu es mort.
>
> Là, les gars ensemble, on s'est fait à manger. On s'est plaint à la police de cette affaire là. On refuse pas de donner à manger au monde dans une place comme ici. Il ne faut pas être un homme pour faire ça. D'ailleurs, la police a pris ça au sérieux et le cook s'est fait sortir la journée même. On a raconté qu'il était fou et en grosse dépression. Dépression ou pas, il n'oubliera pas ma face pis moi la sienne parce qu'il sait que ça m'empêcherait pas de dormir de le tuer raide."

Dans ces circonstances caractéristiques, on comprendra que le groupe des truckeurs fréquentant cette route ait la nostalgie des restaurants où, sur les routes traditionnelles moins récentes et moins isolées, il conserve et entretient une place d'importance en tant que client privilégié qui entre dans le restaurant un peu comme s'il entrait chez lui.

Le Super Truck-Stop

Un troisième type de restaurant de camionneurs est à considérer. Il occupe aujourd'hui une bonne place aux USA, où il a supplanté à peu près tous les restaurants traditionnels où se réunissaient les truckeurs. Au Québec, il se développe lentement le long, notamment, des autoroutes. A la limite, le super truck stop se définit à peu près comme suit:- ce sont de grandes chaînes appartenant à des multinationales (vendant du carburant notamment) où tout est standardisé (en ce sens, les super truck stop sont aux truckeurs ce que MacDonald Hamburger est aux consommateurs de "fast food")

et où se déploie la pléiade des services objectifs facilitant la tâche du truckeur dans un cadre de plastique coloré ayant des affinités, au niveau de la forme et de la disposition, avec ce qui attire immanquablement les enfants chez MacDonald. Dans le super truck stop, il y à de la lumière, la même la nuit et le jour, on vous fait le plein de carburant, on vous lave votre machine et on la répare en cas de besoin, pendant que le chauffeur se refait lui aussi, de son côté, une santé et une beauté. Il peut manger, dormir et prendre sa douche dans les quartiers qui lui sont réservés. Tout cela pour un prix fort abordable.

Mais cette limite, en même temps que cette caricature qui semble bien être réelle aux USA, n'est pas encore atteinte au Québec. Il y a bien de gros truck stop, sur la Transcanadienne entre Montréal et Québec notamment, mais on y retrouve des éléments des deux extrêmes: la complexe affectivité investie dans la réalité du petit restaurant traditionnel et l'invitante facilité de la rationalité et de la reluisante superficialité du super truck stop.

Je pense à St-Liboire en particulier où deux truck stop se font compétition côte à côte (il y a assez de camionnage pour les faire vivre tous les deux). Le premier est plus "super": on y répare, on y lave, on peut y dormir et y acheter des camions miniatures, des ceintures de camionneurs, des décorations de toutes sortes. Il est populaire auprès des truckeurs américains ou anglo-canadiens qui font le trajet de l'Ontario aux Maritimes. Ces truckeurs sont nettement plus attirés par le super truck stop. Le second est plus traditionnel. Sa clientèle est composée

de truckeurs québécois qui font le trajet pour la Gaspésie, la Côte-Nord, ou le Lac St-Jean. On serait porté à y voir une distinction culturelle, québécoise versus anglo-américaine. Mais ce qui me semble véritablement en cause ici, c'est une distinction propre et interne à la culture des truckeurs. Ce sont tous des truckeurs de longue-distance: il y a 570 milles entre Sept-Iles et Montréal, ce qui n'est pas très différent en distance du trajet d'un truckeur américain provenant de Baltimore et se retrouvant à St-Liboire.

C'est le type de route parcourue et à parcourir qui fait la différence et non pas la distance. A St-Liboire, les traditionnels, qui sont par ailleurs des Québécois, se réunissent ensemble tandis que les chauffeurs d'autoroute ont leurs habitudes. On voit bien comment la route elle-même est globalement un facteur d'identification.

La plupart des truckeurs du Québec qui roulent donc vers l'intérieur et le nord du Québec, de l'Ontario ou vers le nord des Maritimes, sont des truckeurs traditionnels préférant le petit restaurant "pas très beau" mais chaleureux aux super-organisations où tout est prévu objectivement, rendant difficile l'attachement subjectif du groupe "à ces petites places sur les bords des routes où on rencontre".

Autres points d'arrêts et de rencontre

La route est parsemée d'endroits, élargissements de la route ou simplement de l'accotement, où les truckeurs habitués s'arrêtent souvent pour vérifier l'état des pneus ou de la machine en général; ils s'y arrêtent aussi pour se reposer et parfois jaser un peu avec des confrères tout en marchant et se délassant autour des camions.

Ce sont des endroits où il n'y a rien de particulier mais qui, en raison principalement de leur localisation par rapport à la distance et surtout de leur facilité d'accès (on peut y entrer et en sortir sans avoir à effectuer de manoeuvre difficile), deviennent avec le temps des points de rassemblement bien connus des truckeurs.

Autres personnages routiers

D'autres, qui ne sont pàs des truckeurs, partagent avec ces derniers un trait commun, celui d'être des habitués de la route et de s'y retrouver régulièrement et d'une façon quasi permanente à cause de leur "occupation". Il s'agit du groupe des voyageurs de commerce (constituant un monde tout à fait particulier), de celui des chauffeurs d'autobus sur les trajets de longue-distance; et finalement, de celui des policiers. Au delà du respect mutuel et de la sympathie qu'inspire une commune approche "professionnelle" de la route, ces différents types d'occupants ne se confondent pas avec les truckeurs ni ne les fréquentent plus qu'il ne faut.

Un chauffeur d'autobus sur de longs trajets, n'est pas un truckeur pour plusieurs raisons. Si on conserve ses éléments de différenciation à l'intérieur de l'univers routier que nous essayons ici de décrire, il est utile de s'en référer aux distinctions établies par chacun des groupes. Pour les chauffeurs d'autobus avec lesquels j'ai discuté, le seul avantage et non le moindre qu'ils concédaient aux truckeurs vis-à-vis de leur travail à eux, c'était la solitude et, partant, leur relative autonomie. Par opposition aux truckeurs qui, crevés de fatigue, peuvent "tirer au bord" et dormir un peu, les chauffeurs d'autobus sont comme des automates qui se

doivent de continuer à rouler parce que la présence des passagers les y oblige. A elle seule, la présence des passagers, en ce qu'elle implique de responsabilités et d'interaction, constitue la difficulté distinctive du métier de chauffeur d'autobus. Quant à la conduite elle-même, elle est, dit-on dans le milieu, plus facile avec un autobus. Il reste que le chauffeur d'autobus est moins disponible face à la création d'un univers routier qui lui serait propre et prioritairement important dans son quotidien en raison principalement de sa cédule, de la présence des passagers, et toujours en comparaison des truckeurs, du temps plus court qu'il passe sur la route. Sauf pour ce qui est des "bourrées", au moment des fêtes de Noël ou pour quelque fête que ce soit, alors que les chauffeurs roulent beaucoup pour satisfaire à la demande accrue de transport des passagers, les chauffeurs d'autobus voyagent sensiblement moins que les truckeurs de longue-distance. Néanmoins, les deux groupes se vouent de l'admiration et coexistent en se facilitant la tâche.

Pour ce qui est du voyageur de commerce, la relation est plus abstraite, même si tout à fait réelle. Pour le truckeur, le voyageur de commerce, c'est une voiture en mouvement. Or, cette voiture a pour caractéristique de se déplacer selon les attentes des truckeurs. Elle est conduite par un chauffeur habitué, à l'aise sur la route. Celui qui double quand on lui en donne le signal, celui qui ne bloque pas le chemin, qui ne nuit jamais au déroulement du mouvement. Il est dans la ronde et son rythme est bon. Comme le truckeur, le voyageur est un chauffeur. Là-dessus, il se développe une sorte de compétence qui fait que les

truckeurs identifient les chauffeurs professionnels qui conduisent des voitures seulement à les voir aller. Avec eux aussi se développe une interaction qui est toute teintée de collaboration.

Face aux policiers, autres acteurs avec lesquels il faut bien compter, la situation est plus ambiguë: ils sont jour et nuit présents dans le "décor"; on les rencontre dans les truck stop la nuit; on les voit sur les lieux des accidents et on collabore avec eux lorsque c'est nécessaire; on a souvent besoin d'eux dans les situations difficiles. Par contre, ce sont eux qui vous arrêtent pour vérification, qui vous collent des billets de vitesse, qui ont fait perdre son permis de conduire à un truckeur de votre connaissance qui conduisait trop vite, c'est vrai, mais qui conduisait quand même bien... Et les policiers de ces endroits perdus, loin des villes, sont souvent des jeunes sans trop d'expérience et les truckeurs ont peu de sympathie pour les jeunes sans expérience quels qu'ils soient.

L'exclusivité de la route

Dans la tradition du bon truckeur, rien n'est familier, rien n'est fiable, rien n'est vraiment utile qui ne soit pas inclus dans l'environnement défini, dans l'univers routier.

Aux confins de cet environnement, aux marges extrêmes, il y a des présences, des réalités réduites à l'état de curiosités secondaires, de toile de fond fort distante. Le phénomène est manifeste à la Baie James où, comme je l'indiquais, la condition de route frontière rend encore plus

explicite ce qui est présent partout ailleurs dans l'univers des truckeurs. Pour illustrer cette idée, je donnerai un exemple de cette distance constituée par la culture du groupe entre ce qui est important, ce qui est donc la route, et ce qui est secondaire, ce qui est dans le décor, mais n'y est déjà plus quand on y pense vraiment.

Prenons l'exemple de la Nature, des immenses forêts, des grandes rivières et des animaux sauvages. Sur la route de la Baie James et sur les chemins d'hiver, les truckeurs ne peuvent pas faire abstraction de ces réalités. Elles sont omniprésentes. Or, ces réalités ne sont pas niées en tant que telles. Elles sont ignorées. La route est suffisamment un monde en soi pour ne pas à avoir à être incluse quelque part. La route ne fait pas partie d'un paysage, elle ne passe pas au travers de rien. Elle est le paysage et cela suffit entièrement.

La chose se vérifie dans la pratique comme dans l'esprit des truckeurs. Il est significatif à cet égard que les truckeurs associent exclusivement leur sécurité au camion. En cas de panne par exemple, on ne se tournera pas vers les possibilités de la forêt environnante pour se déprendre. Si le moteur ne tourne plus par très grands froids, on brûlera des pneus pour se réchauffer. C'est presque une règle que de ne jamais s'éloigner de son camion.

Conclusions

La route est donc un ensemble de choses abstraitement mises ensemble et dont la description déboucherait théoriquement sur la définition propre à la collectivité des truckeurs. De tout ce qui la compose objectivement, certains éléments sont choisis et retenus qui font sens pour les truckeurs

et dans une mesure significative, ne font sens que pour eux seuls. La réunion de ces éléments culturellement retenus forme le cadre précis où évolue le groupe à l'étude. C'est ainsi qu'il définit "son territoire".

Il y a compétition pour la définition de ce territoire ou pour la qualification de cet environnement: l'approche administrative (celle du gouvernement responsable), les approches scientifiques ou quasi-scientifiques, c'est-à-dire les ingénieurs, les économistes et les urbanistes, ainsi que différentes approches populaires. Ces façons d'appréhender le réel recoupent parfois celles des truckeurs, mais en général, nous croyons avoir fait la démonstration que ces dernières affichent des écarts significatifs qui justifient de parler d'une approche particulière aux truckeurs. La route des truckeurs n'est donc pas celle de tout le monde. Elle résulte d'un processus de discrimination idéologique propre à toute définition culturelle. Outre le fait qu'elle résulte justement d'un processus de discrimination qui prend sa source autant dans l'expérience pratique des choses que dans des nécessités subjectives, la route des truckeurs se caractérise globalement et principalement par son caractère exclusif, par sa fermeture sur soi, par sa circularité et son antifinalité. Comme telle, elle devient une condition efficace, le substrat adéquat à toutes les opérations abstraites qui finissent par s'y déployer.

CHAPITRE IV

LE GROUPE DES TRUCKEURS

"The truckers cruise over the surface of the nation without being a part of it."

(John Steinbeck, Travels with Charley)

Introduction

Ce chapitre aborde la description des éléments qui composent l'identité du groupe occupant ce "territoire" abstrait qu'est la route. Le consensus du groupe dans une appréhension adéquate de cette réalité (chap. 3) est en soi un élément d'identité de groupe relativement puissant puisqu'il s'agit bel et bien d'une conceptualisation partagée, même si elle est rarement exprimée dans toute sa généralité.

La description qui suit vise des éléments plus spécifiques. Elle ne cherche pas à montrer la compétence du groupe face à son problème de définition de territoire, mais sa compétence à se définir lui-même en tant que groupe particulier, se distinguant de tous les autres d'une manière significative.

La première partie de la description s'attache aux éléments les plus visibles, à la partie saillante et explicite, au message construit pour les autres et pour soi, à ce tout, donc, qui manifeste la particularité. Nous essaierons de voir s'il y a un costume de truckeur, un langage particulier, des gestes, une musique qui caractérisent et expriment l'identité du groupe. Nous ferons la même chose pour ce qui est des préjugés exprimés dans la mesure où le corpus de mes données sur le sujet me donne des raisons de croire qu'il s'agit de préjugés collectifs caractérisant et renforçant l'identité de groupe. Par exemple, les idées sur le syndicalisme sont probantes à cet égard. Mais nous verrons qu'il y en a d'autres, sur les femmes, l'autorité, l'argent, etc.

Le dialecte

Quand on y regarde de près, on s'aperçoit que cette question du langage spécialisé est bien celle qui a retenu le plus l'attention des spécialistes qui ont étudié les réalités des truckeurs américains. Un rapide coup d'oeil sur notre bibliographie concernant les études sur les camionneurs le confirme. Ce sont les linguistes américains en particulier qui sont intéressés par le phénomène: Hanley 1961, Minton 1952, Lucke 1960, Buckanan 1951, Edmonson 1959, Frazier 1965, Ackerman 1955-56-60, Monteiro 1963, Porter 1942. Les ethno-sémanticiens y trouveraient aussi leur compte. Pour l'instant cependant, on en reste au niveau des constatations et des descriptions. Une conclusion s'impose déjà à ce stade-ci: les truckeurs ont leur langage à eux.

Une pareille observation suggère de nombreuses implications quant à, notamment, la nature de cette langue, sa relation avec la réalité de la culture et, fait capital, son mode d'existence et ses articulations avec la ou les langues nationales qui les englobent. Car si les truckeurs ont un langage à eux, ce langage a des sources et des parentés évidentes avec une langue propre et commune à la société complexe dans laquelle s'insère la culture des truckeurs. Les truckeurs dont il est question ici sont essentiellement francophones. Une fois cela dit, on peut se demander à partir de quel moment nous assistons à la naissance d'un dialecte, d'une réalité linguistique dont les écarts soient suffisamment significatifs pour justifier un traitement à part.

Pour donner une idée de la réponse et non pas pour répondre vraiment à la question, il est nécessaire d'envisager plusieurs paliers d'explication. Le premier concerne l'écart toujours présent entre la langue parlée par le monde ordinaire et la langue nationale. Les variations qui en découlent sont souvent des variations régionales. Sur le fond, le langage propre aux truckeurs est d'abord influencé par ce même phénomène: de nombreux truckeurs avec lesquels j'ai voyagé provenaient du Lac St-Jean et de la Gaspésie. Quant à l'accent utilisé et aux éléments lexicaux choisis, nul observateur ne pouvait s'y tromper: on retrouve là le parler des régions en question.

Le second palier a trait à l'existence de parlers qui sont développés autour d'une occupation particulière. Il y a des langages propres à des métiers ou à des occupations qui se réalisent dans des environnements spécifiques. Dans ces cas, c'est probablement le lexique qui se développera dans une direction qui serait celle de la couverture des réalités propres à ce métier.

Le dernier palier, le plus significatif à mon sens, c'est celui qui se développe à partir des possibilités des deux premiers. C'est la construction consciente d'un dialecte inaccessible aux non-camionneurs. Poussé au bout de ses conséquences, il faut l'envisager en tant que dialecte appartenant à une confrérie, le langage de la société à laquelle on participe pleinement; la participation suppose une initiation ce qui implique par ailleurs que les connaissances du groupe sont véhiculées par un langage utilisé par les initiés seulement.

Au niveau des conséquences générales (identité, isolement du groupe qui affirme sa spécificité), nous tenons là ce qui a été observé fréquemment par les linguistes étudiant les parlers des truckeurs américains. Dans la littérature, je n'ai rien trouvé d'autre que des descriptions de ce phénomène. Il n'y a pas d'analyses véritables de ces parlers en tant que langage de confrérie.

On pourrait même aller plus loin et soutenir qu'il n'y a pas un parler commun à tous les truckeurs, mais que là encore, la division s'opère au niveau des régions. Les truckeurs nord-américains seraient divisés en sous-groupes régionaux quelques soient les trajets parcourus. Les truckeurs québécois seraient un sous-groupe de cet ensemble, au même titre que les Californiens ou encore que ceux de la Côte Atlantique, du Nord-Ouest américain, des Plaines canadiennes, etc.

Examinons comment le phénomène se manifeste chez les truckeurs du Québec nordique, étant bien entendu qu'il n'entre pas dans mes intentions d'analyser la question dans toute sa richesse. Je m'intéresse avant tout à une démonstration de la réalité comme à sa conséquence générale: la génération de comportements linguistiques et culturels spécifiquement adaptés aux réalités des initiés.

A l'instar de l'ensemble des truckeurs de longue-distance en Amérique du Nord, les truckeurs du Québec sont en mesure, lorsque la situation l'impose, de se mettre à utiliser un langage que les non-truckeurs ne peuvent pas comprendre facilement. Il est difficile de dire avec précision

quelles sont les situations qui l'imposent, mais le phénomène a quelque chose à voir avec l'affirmation consciente et nécessaire de l'identité du groupe. Ces situations se présentent souvent dans les restaurants où les truckeurs réunis veulent afficher leur condition. Précisons tout de suite qu'il ne s'agit pas d'un parler créé de toutes pièces. C'est bel et bien du français mais le débit, l'accent et les références lexicales sont nettement hors de portée des non initiés. Ces utilisations particulières ont leurs sources dans les trois paliers dont nous parlions plus haut. Un "pichou" pour un pneu, une "riggin" pour un camion-remorque incluant sa charge, un "trou" pour une vitesse d'embrayage, une "galette" pour un camion "flat-nose" sans compartiment pour dormir, un "beû" pour une petite vitesse, "perdre connaissance" pour dormir, une "patte" pour une roue, un "bavard" pour un tachomètre; tout cela suggère des emprunts à d'autres contextes (un pichou est une pantoufle), régionaux notamment. Il y a encore les termes mêmes du métier pour lesquels les emprunts anglais sont nombreux: float, trailer, break, bills, blow out, gear. Il y a finalement la création sur le tas, la formulation spontanée et personnelle pour laquelle beaucoup de truckeurs sont fort doués: dire les choses à sa manière, tourner des phrases de telle sorte que les associations soient les plus surprenantes possibles: "un moteur qui sue l'huile, un camion râleux, des planches qui veulent sortir du voyage, un camion qui saute sur un pont, etc."

Les résultats sont assez clairs: un truckeur qui le veut peut très bien débiter un discours qui n'est compréhensible que de ceux qui savent de quoi il s'agit.

Le langage du truckeur est un message de son identité à l'intention des autres. Il est aussi une nécessité pour traduire les réalités propres aux camionneurs. Il est encore un moyen de s'établir dans un groupe par le biais de sa facilité à conter des histoires. Comme nous le verrons à propos de la connaissance de la route, les mots se doivent d'être nombreux et les variations subtiles pour rendre compte des particularités de l'état de la route. Ce qui vaut pour la route, vaut pour le camion et le chauffeur. Au niveau de la pragmatique, on dit souvent le contraire de ce qu'on veut dire. On utilise aussi des références indirectes. Lorsqu'on dit de quelqu'un qu'il pense trop, cela peut vouloir dire beaucoup de choses selon les contextes. Un intellectuel qui pense trop peut bien avoir besoin de repos ou encore être en situation où il contrôle mal ses idées. Il peut même subir une dépression nerveuse. Un travailleur en général qui pense trop peut bien être un anarchiste. Mais un truckeur qui pense trop, cela veut précisément dire qu'il est hypnotisé par la route et qu'il risque de s'endormir. Il y a donc une façon de ne pas réfléchir en conduisant et plusieurs de le faire correctement. La créativité s'exerce donc au niveau des variations sémantiques où on s'appuie sur le fait qu'un mot ou une expression peuvent vouloir dire ce qu'on a décidé qu'ils diraient. C'est le contexte qui force le sens. Ainsi, par rapport aux possibilités de la langue et face aux contextes culturels, la connaissance s'exprime ou cherche à s'exprimer dans toute sa complexité et sa subtilité subjective: on y retrouve des générations remarquables, des associations inattendues. La condition essentielle est remplie au niveau du groupe restreint: on se comprend les uns les autres et si l'on veut bien, les autres ne nous comprennent pas.

Le costume

Il en est du costume comme de l'apparence de la machine. Les compagnies de transport favorisent l'uniforme, qui suggère le travail et la productivité, tandis que les truckeurs préfèrent s'habiller librement. Par ailleurs, les compagnies ne veulent généralement pas payer pour l'uniforme et ne font que le suggérer à leurs chauffeurs tout en en déduisant le coût des salaires. Bien des chauffeurs refusent dans ces circonstances. D'un autre côté, si la compagnie absorbe les coûts de l'uniforme, les chauffeurs y voient un avantage pratique que l'on retrouve dans d'autres groupes de travail: celui de travailler en n'usant pas son "propre linge". Il s'agit toutefois de cas exceptionnels.

En général, les truckeurs s'habillent à leur façon, c'est-à-dire à la façon de truckeurs. Disons tout de suite que dans le cas des truckeurs du nord du Québec, cette façon n'a que peu à voir avec le climat rigoureux de la région. Ce qui tend à prouver que c'est dans les camions et sur la route que les truckeurs vivent et pas ailleurs. Le climat réel n'est jamais la température ambiante naturelle saisonnière. Ce qui est en cause, c'est la quantité de chaleur disponible dans le camion, c'est la condition générale de la route et de la route seule. Ce qui tombe ou ce qui souffle dans la forêt importe peu.

En ce qui a trait au costume particulier aux truckeurs, examinons d'abord les caractéristiques les plus générales: une chemise de flanelle ou de coton, souvent aux couleurs neutres de travail (gris bleu, vert foncé), une veste sans manches en cuir ou le plus souvent en nylon, des jeans

ou un pantalon assorti à la chemise en coton, une large ceinture de cuir, des bottes de travail ou dans une proportion relativement significative au Québec, des bottes de type western (en cuir travaillé, pointues). Sur la tête, rien du tout, une tuque en hiver ou une casquette en tout temps, de ces casquettes de nylon extrêmement populaires dans bien des milieux depuis quelques années et dont la fonction principale est de véhiculer des marques publicitaires, de mécanique surtout. A partir de ces quelques éléments, les seuls qui puissent constituer une quelconque norme, il est tout à fait possible de se déguiser en camionneur. Mais le costume ne peut pas donner ce qu'il n'a pas en lui seul. Un vrai truckeur reconnaît un costume de truckeur. Il reconnaîtra aussi ce qui ne serait que déguisement tout comme il reconnaîtrait un non initié au volant de la plus belle des machines.

Autrement dit, et il ne s'agit pas là d'une découverte découlant d'une observation perspicace, le costume n'est pas tout et ne peut rien en lui-même. Comme tel, il est d'une importance secondaire dans le milieu des truckeurs québécois. Dans la mesure où d'autres conditions sont remplies, il finit quand même par jouer, sur le plan de l'identité, un rôle effectif mais alors c'est moins la façon de s'habiller en elle-même qui compte que la réunion d'un certain type d'habit avec ce qu'il suggère comme performance, étant entendu par ailleurs qu'il s'agit de performances véritables de truckeur.

D'autres modèles existent à la marge. Il y a le chauffeur en "chemise et en cravate", le collet blanc au volant. Il existe dans la

publicité, celle qui veut que le "broker" soit un entrepreneur, un homme d'affaires responsable, un patron qui gère son entreprise. Mais la chose n'existe pas, ou peu, en réalité. Il faut cependant noter que lorsque l'entreprise réussit à convaincre ses chauffeurs de porter l'uniforme, le "collet bleu à cravate" apparaît parfois (Provost Transport par exemple); non seulement le chauffeur est en uniforme, mais encore celui-ci est-il soigné, indiquant le caractère professionnel de l'opération. (C'est par l'uniforme qu'on soigne son image, me disait un jour un grand patron dans le milieu du transport.) L'autre modèle est le type carrément western: jeans-jacket, bottes et chapeau de cow-boy. C'est un modèle américain qui existe peu au Québec où l'on ne peut que déceler des emprunts (bottes et jeans) et des tendances, chez les "brokers" en particulier. Quant au képi auquel on se réfère si souvent encore dans la publicité ou dans les représentations courantes de l'aspect du truckeur, je ne sais pas d'où il vient. En dix ans d'observation du milieu, j'ai vu deux chauffeurs "de route" qui en portaient.

Le geste et la parole

Le costume n'a de sens que dans le contexte d'une gestuelle, dans le cadre d'une apparence physique générale, de formes de présentation particulières. Les truckeurs peuvent se reconnaître les uns les autres à leur commune façon de marcher autour d'un camion, de s'asseoir devant un café ou de se présenter à un comptoir-lunch. En ce domaine encore, il y a deux sources principales à la mise en scène: la nécessité de se présenter à la mesure du mythe que l'on véhicule, ainsi que le résultat réel

d'une longue performance qui ne peut pas ne pas avoir des effets directs sur l'apparence et le comportement des truckeurs.

Il faut dire à ce stade-ci que, en ce qui a trait aux aspects explicites de la culture des truckeurs, nous parlons peu ce de qui se passe au moment de la conduite d'un camion; car lorsque le chauffeur est en mouvement, il est seul face à sa performance. La culture est explicite et forcément plus visible lorsque le mouvement est arrêté et que sa démonstration est largement orientée vers les autres. C'est donc autour du camion, près de lui, quand le truckeur se repose un peu, se retrouve un instant au restaurant ou se prépare et attend dans les entrepôts, que s'observent directement les traits caractéristiques dont nous cherchons à rendre compte dans le présent chapitre...Aussi, ne faut-il pas être surpris de l'aspect "mise en scène" de notre description. C'est la réalité même qui nous l'impose. Nous y observons des masques, des façons de "se faire voir". Quant à la performance, toute aussi réelle mais que personne ne voit, elle fera l'objet des deux prochains chapitres.

Ce qui s'observe donc, c'est la partie de "ces voyages" qui affleure; elle doit affleurer quelque part et elle sert bien à entretenir une image projetée, utile pour se faire reconnaître de ses confrères comme pour prendre ses distances vis-à-vis des non-truckeurs.

Voyons ce truckeur fatigué qui entre dans un restaurant après de longues heures solitaires passées au volant de son camion. Ce qui frappe le non initié et ce qui entre tout à fait dans les normes des confrères,

c'est le fait que le chauffeur affiche souvent, dans un premier temps qui peut être très court ou durer tout au long de sa présence, une mine très particulière, un état de subtile extase, une absence manifeste provoquée par une trop grande et trop longue concentration sur la route. Il a été seul tellement profondément qu'il se présente comme celui qui a besoin d'un instant de transition pour reprendre contact avec la réalité extérieure à ses voyages et à son mouvement. Cette étourdissante concentration est essentiellement perçue comme un aspect de la fatigue de conduire un camion. Cela se traduit par une lenteur dans les gestes, une absence dans le regard, etc.

Un observateur peut d'ailleurs mesurer son acquisition de compétence par rapport à ce qui constitue l'essentiel de l'identité des truckeurs en essayant pour son propre compte de reconnaître les truckeurs rien qu'à les voir se présenter dans un ou des contextes relativement neutres. Quant à moi, je l'ai souvent fait, dans les restaurants sur la route ou encore, ce qui est plus significatif, dans les restaurants, les hôtels et les bars de la petite ville frontière de Matagami. Cette ville est certes une ville de truckeurs. Mais on y retrouve aussi des mineurs (Matagami Lake Mines) et des travailleurs de tout acabit (Hydro-Québec et Société d'énergie de la Baie James). Un observateur averti peut effectivement reconnaître les truckeurs rien qu'à les voir, car ils se distinguent nettement des autres groupes de travailleurs.

Ce qui nous intéresse ici, c'est la nature de la ressemblance reconnue qui fait que les truckeurs constituent un groupe à part parmi les

travailleurs, y compris les travailleurs des régions isolées. Il y a d'abord ce parler commun qui, nous l'avons vu, établit un premier niveau important d'identité. Il y a ensuite le costume qui réussit à créer une sorte de dénominateur commun. Mais pour compléter adéquatement le tableau de ce qui se passe quand le truckeur "se montre aux autres" en tant que truckeur, quand donc se réalise cette présentation à la fois consciente et non voulue, il faut parler du geste en général et de la parole dans la mesure où ils traduisent et extériorisent ce qui se passe au niveau de l'implicite.

Je disais plus haut qu'il est assez clair que la performance doit s'afficher quelque part. Il s'agit d'un comportement involontaire découlant des conditions réelles d'existence dont nous traiterons dans les deux prochains chapitres. Mais il est de la compétence des truckeurs de se reconnaître les uns les autres au niveau d'une expérience commune de méditation profonde dont les effets sont apparents pour les autres dans les moments qui suivent immédiatement la performance.

Là-dessus, les "waitress" ne se trompent guère. A l'exception bien sûr des truckeurs qu'elles connaissent bien pour les revoir très souvent, elles savent reconnaître les "vrais truckeurs" qui arrivent au restaurant pour la première fois à la manière qu'ils ont de franchir le pas de la porte, de choisir une table et de s'y asseoir. Elles les reconnaissent à leur "allure".

Tout cela revient à dire que lorsque le truckeur de longue-distance descend de son camion, il revient de loin et que cela paraît.

Tout dans la manifestation de son identité de truckeur est d'ailleurs subordonné à cette performance qui affleure. Sans elle, le langage est creux, le costume un déguisement et, nous le verrons, la plus belle des machines, une farce.

Reste la parole. Cela me ramène à mes premières expériences de terrain dans le milieu des truckeurs. Je me demandais alors pourquoi certains truckeurs parlaient si fort et je me demandais aussi ce que cela voulait bien vouloir dire: parler fort. Car, au chapitre de "l'allure générale", le recours à la parole est décisif dans le milieu. Dans une cour d'entrepôt, un soir d'hiver, j'entendais un truckeur diriger un confrère qui reculait son camion-remorque dans l'axe d'une porte. J'entendais plus que je ne voyais, car alors que ces indications se donnent normalement par les gestes de celui qui se place à l'arrière du camion, dans le champ du rétroviseur, le truckeur en question s'évertuait à crier ses informations au chauffeur, tout en prenant bien soin de ne pas se faire voir de celui-ci, le forçant ainsi à réagir à la parole. En réalité, jamais je n'avais entendu un homme crier aussi fort. Lorsque je demandai à un autre truckeur qui assistait, amusé, à la scène le pourquoi de cette attitude, il me répondit en riant: "lui, il faut toujours qu'il essaie d'enterrer le truck". Une fois le spectacle et l'opération terminés, le chauffeur à la voix forte entra dans le bureau du répartiteur où nous nous trouvions. "Tu es en forme ce soir!", lui fit-on remarquer. Il répondit cette phrase étonnante: "Il faut les dompter ces bêtes-là. Il faut savoir qui parle le plus fort."

Outre l'association assez évidente avec la relation de jadis entre l'homme et le cheval (ou le boeuf), dans le contexte de la parole nécessaire pour commander le geste et l'effort de l'animal, ce surprenant recours à la parole et à la voix est significatif à plus d'un égard. C'est le souci de tous les truckeurs de réduire la machine à la mesure de son contrôle. Outre la conduite du camion en elle-même où la question du contrôle est directement et très concrètement en cause, il faut bien se dire qu'au chapitre du contrôle, tous les moyens sont bons et possèdent une importance relative dans la constitution d'un climat et d'une attitude. Parler plus fort que la machine n'est pas absolument nécessaire, mais cela ne peut pas nuire. Plus encore, cela a beaucoup de sens, comme ont beaucoup de sens tous les gestes et toutes les actions particulières et extérieurement sans signification objective qu'un truckeur peut inventer pour constituer une attitude de contrôle. Ce soir-là, le chauffeur en cause partait pour un long voyage dans des conditions très difficiles et c'est par souci d'humaniser ce contexte et de se mettre dans le "coup" qu'il criait si fort. Il se réchauffait en quelque sorte. Bien des chauffeurs ont ainsi leurs façons personnelles de se préparer à partir et ces cris faisaient partie du répertoire de ce chauffeur en particulier. Tous les chauffeurs présents savaient très bien ce qu'il faisait. Il n'est pas fou celui qui amuse son public en même temps qu'il se prépare à sa performance solitaire. Il équilibre par avance un autre son, celui du moteur, qui sera dominant pour les longues heures suivantes. Pour peu qu'un truckeur s'extériorise, parler fort est un bon moyen de se mesurer à sa machine et de s'équilibrer par rapport à ce qui constitue ses propres défis: le risque et la solitude.

J'ai souvent entendu ce préjugé entretenu par de nombreux truckeurs travaillant dans le milieu du transport (gérants, répartiteurs, mécaniciens): "Les truckeurs ne sont qu'une bande de gueulards. Ils parlent fort mais ne sont pas dangereux." Effectivement, ces truckeurs qui parlent fort parlent aux machines, mais ils s'adressent aussi aux hommes. Dans ce cas, la parole est ou amusante ou menaçante, ou les deux à la fois.

Parler fort, dire des choses surprenantes, répondre du tac au tac, être absurde et menaçant, n'est d'ailleurs pas une condition spécifique au milieu des truckeurs. Elle est le propre de nombreux milieux de travailleurs. En termes de linguistique, on pourrait soutenir qu'il y a là une pragmatique particulière et identifiable qu'on n'a, à ma connaissance, jamais étudiée avec sérieux.

Dans le contexte des interactions qui se réalisent, la parole est ici utilisée pour se rendre imprévisible face aux autres, pour tenir l'interlocuteur sur ses gardes. Elle raffermit en outre un type d'interaction propre à soi et aux siens.

La parole, si elle nous indique beaucoup quant à l'identité constituée (celle du travailleur en général, celle du truckeur en particulier), nous renvoie par ailleurs à des réalités contextuelles précises. C'est une forme d'appréhension symbolique. La parole est aussi un moyen de manifester la solidarité et l'exclusivité du groupe.

En réalité, nous sommes obligés de parler aussi d'un type d'humour qui établit ses propres limites: ceux qui ne trouvent pas ça drôle n'y

comprennent rien; s'ils n'y comprennent rien, c'est qu'ils n'ont pas la compétence nécessaire, qu'ils sont étrangers aux situations familières du groupe et que par conséquent ils sont insensibles à ses orientations créatives. En gardant son interlocuteur en déséquilibre, on vérifie s'il a une quelconque "sympathie" pour le groupe et on cherche à savoir son niveau de compétence.

L'acquisition d'une relative compétence à ce chapitre est, on l'a vu, un des premiers problèmes que doit résoudre une "waitress" pour les truckeurs. C'est aussi ce qu'on entend lorsqu'il est dit dans le milieu qu'un répartiteur "doit savoir parler aux truckeurs."

Le silence est aussi une partie intégrante de cette pragmatique constituée et opérante. Celui ou ceux qui se mettent à ne rien dire en disent beaucoup. Au fond, parler beaucoup ou ne rien dire, c'est la même chose en l'occurrence. Ce qui importe, c'est de ne jamais se laisser entraîner dans le registre et dans les termes voulus par un interlocuteur qui ne serait pas truckeur. Car alors, tout pouvoir s'estompe. Le truckeur cherche à contrôler tous ses contextes. Le conteste de la parole est en soi fort important; il faut pouvoir le maîtriser quitte à ne jamais dire un mot si la situation le demande ou si on ne se sent pas en parfait contrôle de ses moyens et de son public.

En somme, les truckeurs se reconnaissent une manière bien à eux de parler. C'est leur identité propre qui est en cause et derrière elle, leur volonté de n'apparaître que sur une scène où cette identité sera reconnue. (Eastmain 1976)

"Tard dans la nuit, nous nous arrêtons au millage 237. Il fait très froid. Il y a peu de truckeurs au relais-restaurant. On se commande du ragoût, le plat du jour. Mais il n'est pas mangeable. M... se plaint avec force et violence, demandant sur-le-champ qu'on remplace son ragoût empoisonné par un bon steak plus large que l'assiette. Je ris un peu de sa manière de dramatiser les choses. Je remarque que c'est le cuisinier qui nous sert. Dans un coin, la jeune serveuse se repose. Elle est nouvelle et n'entreprend que sa deuxième nuit à cet endroit. M... l'interpelle: "Approche-toi ma p'tite. Faut pas avoir peur des gros méchants! Ca fait du beau monde à jaser. C'est mieux que de parler à un cuisinier qui sait pas faire un ragoût."La jeune fille (17 ans peut-être) répond: "Moi, j'ai pas peur de m'approcher. J'ai pas peur de ça, moi, les p'tits chauffeurs de van. J'étais waitress à Louvicourt avant de venir icitte. Des chauffeurs de trucks, j'en ai vu des tas. Pis ça m'impressionne pas pantoute." - "Ben si c'est comme ça, viens t'assir en face de moi, ma p'tite. Regarde-moi dans les yeux, pis si tu connais pas ça, la peur, je vais te montrer ce que c'est. Tes gars de Louvicourt, c'est des enfants, des p'tits gars. Il fallait pas avoir peur d'eux autres. Mais regarde-moi bien, pis tu vas voir le premier chauffeur de truck de ta vie. Icitte, c'est pas Louvicourt. Icitte, il y a rien autour pour 400 milles. C'est le vrai bois. Je ne serais pas brave brave à ta place avec des méchants partout."

Lorsque M... vit que ses coups commençaient à porter, il se reprit: "Mais tout ça, c'est pour rire. On est doux comme des agneaux. On est fin, fin, fin. Moi, j'ai jamais fait de mal à personne et j'aime ça aider les autres."

Pendant ce monologue, un truck de Magny se stationnait dans la cour. Le chauffeur était descendu et allait pénétrer dans le restaurant. M... le savait et il avait tout calculé. "Sur la route ici, tous les gars sont bien corrects. Il n'y en a qu'un qui est très dangereux et très méchant. Faut se méfier avec lui, il est maniaque. Pour les filles surtout. A part ça, t'es pas chanceuse, il arrive justement." A ce moment précis, la porte s'ouvre et le chauffeur de Magny entre. M... se lève: "Salut! Je dois partir mais toi, jeune homme, prend bien soin de la p'tite. Elle trouve ça dur d'être toute seule icitte. C'est une nouvelle et elle m'a dit que tu ne l'impressionnais pas. Salut, la compagnie!"

J'ai dans mes notes et expériences de terrain de nombreux épisodes de ce genre. L'humour est partie intégrante du milieu. Dans de tels cas, il s'agit d'avoir la répartie facile, de trouver vite le ton, sinon on en est quitte pour faire rire de soi. Mais comme disait M..., tout cela n'est pas bien grave et de toute façon, c'est bien connu qu'il est parfois préférable de rire pour ne pas pleurer.

Car il est remarquable que cet humour est parfois teinté d'un cynisme qui fait frissonner. Il touche à la mort qu'on a frôlée, au mariage qu'on a raté, à la santé qu'on a perdue, etc.

Finalement, un bon choix de mots, un ton particulier difficile à cerner sont dans certains cas des armes offensives très efficaces. Il faut se rappeler que les truckeurs, s'ils valorisent abondamment leur identité propre, ont à faire face à de nombreux préjugés dans bien des milieux où ils doivent faire incursion (par exemple, les différents points de livraison, quand la chose se trouve) et où ils sont souvent perçus comme des chauffeurs grossiers qui feraient bien d'autres choses dans la vie s'ils en avaient le choix. On a donc tendance "à leur monter sur la tête". C'est alors que le truckeur se fait menaçant pour mieux se protéger. A la Baie James, il se disait souvent que les truckeurs étaient susceptibles et qu'ils faisaient "des scènes à n'en plus finir" quand quelque chose les indisposait.

Pour conclure sur ces aspects du geste, de la parole et de l'humour, il faudrait peut-être souligner que, nonobstant les contextes particuliers,

ce n'est pas la parole et l'humour qui distinguent le plus fermement le camionneur parmi les autres travailleurs, dans la mesure où ces derniers ont aussi recours aux mêmes moyens pour communiquer ce qu'ils sont en tant que travailleurs. Il y aurait bien sûr une question à se poser quant à l'intensité relative du recours à ces moyens selon les groupes occupationnels, mais on comprendra que je n'aie rien à dire à ce sujet. J'ai l'intuition que les truckeurs parlent plus fort que les autres et sont plus drôles que les autres, mais il n'y aurait qu'un pas à faire pour m'accuser de parti pris.

Beaucoup plus caractéristiques sont la gestuelle, l'allure, l'aspect général du truckeur idéal. Dans le milieu, on reconnaît les truckeurs et les truckeurs se reconnaissent.

La musique

La musique constitue un autre facteur d'identification extrêmement important. La musique des truckeurs, c'est le country-western tel qu'on le retrouve dans sa production québécoise et française. Il y a bien Johnny Cash qu'on écoute en version originale et quelques autres Américains encore. Mais dans l'ensemble la production française retient plus l'attention.

A l'intérieur des camions, en roulant, ce sont des cassettes (huit pistes) que les chauffeurs écoutent. En ce qui concerne mes propres voyages en tant qu'observateur-participant, c'est surtout au son de la Bolduc, de Marcel Martel, Paul Brunelle, Aldei Duguay, Renée Martel, et du soldat Lebrun que je les ai effectués. Cela dépend sûrement du type de truckeur

avec lequel j'ai voyagé dans la mesure où je me doute bien que certains autres pourraient bien avoir des goûts différents. Cependant, mes propres expériences et mes conversations sur le sujet me portent à soutenir que la musique western est la musique caractéristique des truckeurs.

Le phénomène de la musique et des chansons concernant directement les truckeurs est inexistant au Québec alors qu'il est extrêmement développé aux USA et, partant, au Canada anglais. Il y a aux USA une véritable industrie de la chanson pour truckeurs et certaines stations de radio se consacrent exclusivement à une clientèle de truckeurs. Ces derniers ont leurs chanteurs et chanteuses, leurs disc-jokeys, leur hit-parade, leurs classiques, etc. Le fond musical est country-western et les sujets traités tournent tous autour de l'attachement à la machine, à la route; ils parlent d'un amour brisé, d'une femme qui attend, d'un chauffeur légendaire, de la force, de la fatigue, du risque, et des immanquables déceptions et désespoirs des truckeurs. Rien de tel au Québec, même si la demande est là. (Louvicourt 1976)

> "...toi qui fais un livre, tu dois bien connaître le chanteur Tex. Tu devrais lui demander de faire des chansons juste pour les truckeurs. Tex, il est bon et nous autres on aimerait ça avoir des chansons sur nous autres."

Il est remarquable que les chauffeurs avec lesquels j'ai voyagé ne connaissaient pas du tout la musique américaine produite à l'intention des truckeurs. Il faut dire que la plupart de mes informateurs étaient unilingues et, en accord avec ce que nous sommes en train de démontrer quant au caractère englobant du métier de truckeur, ils avaient très peu

d'informations sur ce qui se passait ailleurs, aux USA notamment. Des truckeurs américains, ils retenaient leurs machines décorées à l'extrême, leur drôle de langage, l'américain d'abord, leur dialecte de truckeur ensuite, et le fait finalement qu'ils avaient bel et bien "l'air de truckeurs" comme eux. Une brève digression serait intéressante: (Observations - Bernières 1977)

> "Il est minuit, il verglace et la route est très glissante. Je m'arrête au Truck Plaza de Bernières pour un café. La cour est remplie de trucks. A mes côtés, au comptoir, un chauffeur de compagnie. Il travaille pour Champlain Sept-Iles Transport. En provenance directe de Sept-Iles, il est très fatigué. Je reconnais en lui le même type de gars que les chauffeurs de Brazeau en Abitibi et à la Baie James. Derrière nous, les conversations vont bon train. Il y a des groupes autour des tables. Les truckeurs anglophones (des Maritimes et de l'Ontario) qui discutent entre eux du même sujet. Aucun des deux groupes ne semble savoir que l'autre parle des mêmes choses. Il y a aussi des solitaires qui fixent leur café. Un chauffeur entre et vient s'asseoir à côté du gars de Sept-Iles, mon voisin avec qui je n'ai échangé que quelques mots. Le nouveau venu est un américain. Il dit quelque chose à mon voisin, quelque chose qui a trait à la route. Mon voisin n'a pas compris mais il répond en souriant. Il se retourne vers moi et me demande si j'ai compris ce que l'autre avait dit. Je lui fis signe que non. Il me répondit alors: "Je ne comprends pas l'anglais, mais ça fait rien, je comprends ce qu'il veut dire..."

Au delà des frontières linguistiques et dialectales, au delà des divisions géographiques, nationales et culturelles incontournables, on se reconnaît une parenté toute aussi incontournable, un genre de communauté de pensée et d'expériences. Ce n'est certes pas par contact et diffusion que les truckeurs du Québec en viennent à aimer exactement le même genre de musique (western) que leurs confrères américains ou anglais.

Ce qu'on demanderait à Tex, c'est ce qu'ont, sans qu'on le sache, les truckeurs américains: des chansons bien à eux. Ces nouvelles chansons françaises traiteraient ou devraient traiter des mêmes thèmes. Le country-western, déjà très populaire à l'échelle de la société québécoise, a l'indiscutable avantage d'exprimer sans compromis les plus étranges solitudes. Les truckeurs ont conscience de vivre au delà de certaines limites normales de la vie et ils demandent que leur musique et leurs chansons leur rendent cette image et ce sentiment.

Habitudes alimentaires et idiosyncrasies

J'écrivais plus haut que chaque truckeur avait sa façon bien personnelle de se préparer à partir. Il y a aussi dans la même veine, des façons bien personnelles de faire ses voyages. Ils sont nombreux à se donner une identité bien à eux à l'intérieur d'un milieu de truckeurs: il y a le plus gros, le plus fort, le plus résistant, le plus vieux, le plus drôle, le plus irascible, etc. Voilà une catégorisation de qualités qui est sans limite. Outre ces qualités englobantes, il est des traits particuliers qui finissent par définir des individus dans le milieu.

Ces particularités se présentent finalement comme des "manies" individuelles ayant une double fonction: constituer un "quant à soi" vis-à-vis des autres, se servir de l'habitude pour rendre supportable ce qui ne le serait pas autrement. Chez les individus, ces manies appuient la performance.

S'ils ne faisaient pas "ça", ils se sentiraient contrariés et désorientés. C'est au chapitre de l'alimentation sur la route que ces

idiosyncrasies sont les plus manifestes. Ce sont ces idiosyncrasies que les "waitress" apprennent à connaître. Voilà ce chauffeur qui prend toujours une soupe aux tomates et trois verres d'eau. Il y a cet autre qui boit toujours deux cafés, qui en commande un troisième et ne le boit jamais. Un autre cale toujours deux pepsis chez le même dépanneur avant de quitter Rouyn, deux pepsis en deux gorgées.

Plus la situation générale du chauffeur se corse, c'est-à-dire plus la route le prend tout entier, plus ces idiosyncrasies deviennent et se transforment en manies dangereuses à long terme mais adéquates à court terme: "Personne n'a jamais vu ce gars-là manger. Amphétamines et jus de tomates, un point c'est tout. Avec ça, tu dors jamais, tu roules toujours et tu fais pas long feu."

L'idée principale est de toujours refaire la même chose, manger les mêmes choses, etc. Il y a problème s'il s'agit de prendre de très gros repas de façon régulière. Aux USA, la médecine avance l'hypothèse que les nombreuses crises cardiaques dont sont victimes les truckeurs vers l'âge de cinquante ans sont dues à leur alimentation: ils mangent trop pour l'exercice qu'ils ont à faire. Dans l'ensemble cependant, les truckeurs sont conscients de tous ces dangers. Ils savent très bien que ne jamais manger est "dur sur le physique". Ils savent aussi que trop manger fait engraisser et rend la conduite très difficile. La digestion endort, c'est bien connu.

Mais pour un truckeur, en matière d'alimentaiton comme pour le reste, il importe peu de souligner ce qui est bon ou ce qui ne l'est pas.

Ce n'est pas la santé qui est en cause. Les habitudes alimentaires et les idiosyncrasies s'attachent à résoudre un problème plus important: trouver les moyens de maintenir son rythme dans l'immédiat. La manie est le déclencheur qui le permet. Elle crée des contextes où il devient effectivement impossible de parcourir 500 milles sans s'appuyer sur ses deux "mae west".

Les préjugés collectifs

Dans les pages qui suivent, je vais essayer le plus brièvement possible de rendre compte de discours idéologiques particuliers aux truckeurs à propos de sujets précis. C'est pour moi un pur exercice de reconstitution. Ce discours n'appartient à personne en particulier, mais aux truckeurs en général; il se dégage des propos de l'ensemble de mes informateurs.

Cette reconstitution a une valeur inégale selon les cas: sur le thème des femmes par exemple, il ne s'agit pas d'une reconstitution au même titre que celle sur le syndicat ou le patron. Je ne me souviens pas (mes notes me le confirment) avoir tenu une conversation avec un informateur portant directement et intégralement sur la question des femmes, comme ce fut le cas pour les syndicats ou les patrons. La reconstitution est certes moins fidèle, mais je ne crois pas qu'elle soit inappropriée.

Ce survol des idées circulant dans le milieu et leur insertion dans une discussion plus vaste sur les concepts de société, de vie et de mort, nous permettront d'amorcer une synthèse quant aux significations réelles

des discours idéologiques des truckeurs. Il nous sera aussi permis de considérer le sens général de ce discours dans le cadre des idées développées dans cette thèse.

Ce qui est frappant dans ce discours reconstitué, c'est la très grande facilité avec laquelle il s'accommode de la contradiction. Sur un sujet particulier, le truckeur peut, dans un même souffle, se contredire de manière très évidente et cela sans qu'il ne lui apparaisse utile de se justifier. D'aucuns diront ou seraient tentés de dire que la logique d'un discours qui se tient de bout en bout est justement le fait de gens habitués à éveiller leur conscience. Il n'y a qu'un pas à franchir pour se mettre à dire que dans certains milieux sociaux ou professionnels, on pense mieux qu'ailleurs. Je dirai tout de suite que mon analyse se dirige exactement dans le sens contraire de cette assertion. Si le truckeur se contredit, c'est d'abord par souci de dire tout ce qui lui apparaît exprimable par la parole à propos de l'expérience de la vie. Or, on le sait depuis que de grands philosophes l'ont formulé, rien n'est plus contradictoire que l'expérience de la vie. Le discours sur la vie n'a pas à être vrai ou faux. A partir du moment où il existe, il est les deux à la fois.

Les truckeurs, par le biais de leurs discours, n'essaient pas de dire des vérités. Ils témoignent de leurs expériences et cela suffit en l'occurrence.

Les femmes

On peut soutenir que la femme est utilisée à plusieurs fins dans le discours. C'est bien sûr un objet sexuel, mais dans la mesure où c'est le

cas dans de multiples univers discursifs mâles, je crois bien que les truckeurs n'inventent rien là-dessus.

Par contre, le contenu est beaucoup plus spécifique lorsqu'on aborde le sujet en constatant qu'on est souvent truckeur contre sa femme on contre une femme. Cette existence de la femme à l'arrière plan est en soi une dénonciation des "abus de la route". Que ce soit l'épouse, la ménagère, la mère de ses enfants ou simplement l'amante, il existe une tension constante entre le truckeur qui roule beaucoup et qui est rarement "ailleurs" que dans son camion et la femme à laquelle il s'identifie en tant que partenaire. Dans la vie courante comme dans les histoires créées à partir d'elle, il arrive souvent que la femme quitte l'homme parce que ce dernier ne lui appartient pas, tout occupé qu'il est par son camion et par la route.

Par ailleurs, il est souvent question dans le milieu de la fidélité ou de l'infidélité des femmes qui attendent leur homme.

Bref, il est dans l'ensemble reconnu que les relations solides sont difficiles à établir avec une femme quand un homme est toujours sur la route (à moins que la femme accepte sa condition de ménagère et de mère en s'occupant seule des enfants et de la maison et en s'habituant à voir son mari absent la plupart du temps).

Même si à l'instar de certains groupes de travailleurs, les truckeurs aiment bien qu'on les perçoive comme des amants potentiels remarquables, il n'est pas exagéré de dire que, somme toute, la femme est largement absente du milieu des truckeurs. Je n'ai jamais personnellement rencontré

de femmes chauffeurs. Lorsqu'une femme conduit un camion cependant, elle devient un truckeur au même titre que les autres.

Cette question du statut de la femme-chauffeur dans le monde des truckeurs est extrêmement stimulante sur le plan de notre analyse. Le fait que la femme n'existe pas dans le milieu et que sa présence concrète en tant que truckeur conduise à une négation de son sexe, est fondamental. Il n'y a pas de femme truckeur comme il n'y a pas d'homme truckeur. Il n'y a que des truckeurs. C'est en ce sens que le groupe auquel nous avons affaire n'est pas une petite société dans la mesure où il ne se reproduit pas biologiquement. Par contre, c'est bel et bien une confrérie qui recrute ses membres à l'extérieur. La théorie anthropologique nous a habitués à associer la notion de culture avec celle de société. Ici, la culture est présente et très forte. Elle se couple avec un groupe social particulier. Mais alors que la réflexion culturelle doit tradionnellement s'attacher à traiter de problèmes toujours présents tels que la reproduction biologique, l'échange matrimonial, la réciprocité entre groupes sociaux, le nouveau type de groupe social en cause ici concentre son attention et sa réflexion collective dans d'autres directions. D'emblée, le milieu n'a plus de sexe. Mais il conserve ses défis propres, sa nécessité de continuer. On verra que cette réflexion est surtout occupée là où on l'aurait retrouvée probablement dans les sociétés de chasseurs au moment de la chasse, de la poursuite particulièrement. La naissance d'une confrérie et la réflexion sur la substance de l'univers. En d'autres termes, la situation dans laquelle se retrouve la confrérie exige un traitement ou une appréhension

collective des problèmes, appréhension qui n'est autre que "sa vision" des choses. Or, ici le sexe pose moins de problème que la force.

Les patrons

Si la femme en vient à ne plus exister, il en est de même pour les patrons. "C'est comme si les patrons n'existaient pas." J'ai recueilli de nombreux discours sur le sujet et, en règle générale, il ne se dit jamais grand chose de positif à leur égard. Dans le monde de la normalité, des patrons, il en faut. Mais pour un truckeur, qui est le capitaine, le seul maître à bord, il n'est absolument pas question de se considérer sous les ordres de qui que ce soit. Dans la réalité, les truckeurs constituent objectivement un groupe de travailleurs extrêmement difficile à diriger. "Il faut souvent aller selon leurs maudits caprices. Ce sont des enfants. Ils ne raisonnent pas", dit un patron en parlant des chauffeurs. Dans le milieu du camionnage, lorsque des problèmes surviennent au niveau des relations de travail (grève ou négociations difficiles), les patrons sont généralement sur les dents, au bureau ou même chez eux. Les truckeurs sont connus pour faire des choses violentes et inattendues quand ils sont en groupe et qu'ils manifestent leur mécontentement. Dans la petite histoire des grèves dans le camionnage au Québec, les exemples sont nombreux où les truckeurs ont saccagé des bureaux ou de l'équipement, menaçant de s'en prendre aux patrons. Souvent, ces derniers quittent la ville (la petite ville généralement) assez rapidement si les choses se corsent.

Il y a donc peu de sympathie entre les truckeurs et les patrons. On dit des patrons qu'ils sont ignorants, qu'ils ne comprennent rien au

camionnage. "Ils font semblant de diriger" et les vrais artisans, ce sont les truckeurs eux-mêmes qui sont pleins de ressources, qui inventent des solutions sur la route pour se déprendre, qui en un mot, s'arrangent pour que les choses marchent bien. Le patron, lui, est bien loin de tout cela et en réalité, il n'a rien à dire à ce sujet. S'il le fait, c'est que c'est un prétentieux qui dit n'importe quoi et que personne n'écoutera. A chacun ses affaires: celles du patron, c'est de faire en sorte que la Compagnie soit solide et bien administrée. Faire en sorte qu'il y ait du "charriage en masse". Pour le reste, sur la route, le truckeur ne se reconnaît aucun patron.

Il est entendu par ailleurs que les patrons, en autant qu'ils représentent la Compagnie, n'ont pas de coeur. Le profit et l'argent passent bien avant l'homme. Par rapport aux objectifs des patrons, un homme n'a aucune valeur. Quand il est brûlé, fini, on le jette et on l'oublie. Les chauffeurs sont comme les camions: il faut qu'ils rapportent de l'argent à la Compagnie, ils doivent être payants.

Il y a donc cette conscience très vive, qui revient souvent dans les conversations, que le truckeur se fait exploiter par la Compagnie. Financièrement, la Compagnie est la grande gagnante. "L'année dernière, j'ai travaillé comme un fou. J'ai pas arrêté une maudite seconde. Je sortais du truck pour pisser. J'en ai fait de l'argent, pas mal d'argent. Mais si moi j'en ai fait, imagine ce que la Compagnie a mis dans sa poche. Y se frottent les mains avec un chauffeur comme moi parce que je suis payant pour eux." (un truckeur).

Le syndicat

Le discours sur le syndicat est très ambigu. D'une certaine façon, il ressemble beaucoup à celui que l'on tient sur les patrons. Ce qui reviendrait à dire que le syndicat a ses raisons à lui qui se démarquent nettement de celles des truckeurs. Ce n'est pas dire que les truckeurs sont contre le syndicat. Il est nécessaire et on y a recours, au besoin, quand il faut loger des griefs ou lorsque les conditions générales de travail sont en cause. Ils sont aussi nécessaires que les patrons. Le truckeur cherche à maintenir une distance respectable entre lui et les questions de syndicat. J'ai observé dans ce milieu tout le contraire d'un militantisme syndical quotidien.

On se méfie du délégué syndical, du truckeur affecté à ces problèmes. Dans certains cas, il est trop près des patrons qui lui font la cour. Dans d'autres, il ne s'occupe absolument pas de ses affaires et fait ce que tous les autres font, de la route, rien que de la route.

De toute façon, le syndicat est pourri parce qu'il est trop gros. Il n'est question que d'argent et trop d'argent ne peut que corrompre. La solidarité des truckeurs nous le verrons, n'a rien d'une solidarité syndicale. Elle prend sa source ailleurs.

De 1973 à 1976, à la faveur d'un permis spécial qui autorisait les Compagnies à faire tirer deux remorques par un même camion, les conditions de travail des chauffeurs étaient extrêmement difficiles sur la route de la Baie James (de Matagami à LG2), à cause précisément des grands risques encourus par le chauffeur au volant d'une telle "riggin". Cela dura

trois ans durant lesquels les chauffeurs accumulèrent une bonne dose de ressentiment. Sur cette question, le syndicat des chauffeurs de compagnie n'intervint pas. Ce sont les chauffeurs indépendants qui déclenchèrent un mouvement de révolte contre cette condition qui provoquait trop d'accidents inutiles. Les chauffeurs de compagnie ont suivi le mouvement. Ils le faisaient en tant que truckeurs, par solidarité avec les "brokers" qui eux, ne sont pas syndiqués. Par ce mouvement spontané et imprévisible, ils réussirent à gagner leur cause avant que le syndicat n'intervienne officiellement la journée suivant les événements.

On voit bien là un élément de solidarité qui échappe au syndicat comme aux compagnies. Le truckeur ne s'identifie pas à une compagnie, pas plus qu'au syndicat. Ils sont truckeurs avant tout et leur raison penche du côté des truckeurs comme eux, quelle que soit par ailleurs leur catégorisation objective.

Ils savent bien que les conditions de travail varient de compagnie à compagnie, d'une convention collective à une autre; ils savent qu'il y a au niveau des relations de travail, un grand nombre de catégories de camionneurs sur lesquelles les syndicats et les compagnies s'entendent bien. Dans l'univers routier cependant, la seule catégorisation effective est celle propre aux truckeurs. Les syndicats et les compagnies sont au même niveau. Ce sont des organisations sur lesquelles on n'a pas de pouvoir, mais qui sont nécessaires parce qu'elles sont là pour protéger leurs intérêts financiers tout en faisant en sorte que le monde des truckeurs continue d'exister par la bande. Personne ne leur en demande plus.

L'argent

Plus les truckeurs ont de l'argent, plus les syndicats en ont aussi. Plus les truckeurs ont de l'argent, plus les compagnies en font sur leur dos. Bien sûr, les truckeurs courent après l'argent et ils en veulent toujours plus. Il est possible d'ailleurs de faire assez d'argent quand on est truckeur. Si on ne dort plus, si on roule jour et nuit... Si, autrement dit, il ne reste ni le temps ni le goût de le dépenser. Car l'argent n'a de valeur que pour être dépensé. La grosse voiture, le luxe et la grosse vie, c'est moral quand c'est mérité.

Mais l'argent est aussi la mesure du travail et de l'effort. C'est encore plus évident quand on est payé selon les milles parcourus. Avoir de l'argent est un gage d'honorabilité en termes de truckeur. Un truckeur qui a de l'argent est un truckeur qui a roulé. Nul ne peut mettre en doute ses performances et c'est bel et bien cela qui compte vraiment.

Par contre, l'argent en soi et pour soi n'a aucune valeur. Les truckeurs de la Baie James me soulignaient souvent ceci: "L'argent ne vaut rien. Ca vaut ce qu'on veut que ça vale. Il n'y a qu'à voir le projet de la Baie James pour s'en rendre compte. L'argent c'est pas un problème. Les Américains la veulent l'électricité. Le prix c'est le dernier des soucis. L'argent vaut absolument rien dans cette affaire. Ca dérange personne de se tromper d'un milliard. Un milliard c'est rien. On l'a. On l'aura. Une piastre, un milliard, c'est pareil."

La loi

La loi, c'est la loi des autres, de ceux qui voient le transport

comme une opération objective, la route comme une entité bien différente de celle propre aux truckeurs. Comme telle, la loi est une entrave aux façons de faire des truckeurs. Elle est aussi une insulte à leurs propres lois. A force de patrouiller, de vérifier, d'émettre des contraintes et d'accumuler les permis, il ne sera plus possible de rouler un jour prochain. L'Etat cherche à mettre de "l'ordre dans tout ça", sans se douter que l'ordre est déjà existant et que ce sont les truckeurs qui l'assurent eux-mêmes.

Par contre, la loi est nécessaire parce qu'il y a des compagnies et des truckeurs qui abusent et qui mettent la vie des gens en danger. Si la loi est nécessaire, tout est dans la mesure. Si on est pointilleux avec les bons truckeurs, comme cela commence à être le cas depuis quelques années, la vie deviendra vite insupportable.

Les policiers provinciaux entrent souvent dans cette catégorie des représentants de la loi qui ne s'occupent que des détails et qui considèrent les truckeurs comme des citoyens normaux. Pour eux, il n'y a pas de différence entre un camion et une voiture. Quant aux infractions, les truckeurs en appellent toujours des circonstances. Il faut une explication. Or, les policiers se refusent généralement à considérer les circonstances. Par ailleurs, les relations avec les policiers ne sont pas nécessairement mauvaises. Le seul problème concerne l'inexpérience des jeunes policiers, ceux justement qu'on retrouve le plus souvent sur les grandes routes éloignées, aux heures propices aux camionneurs.

La jeunesse

Etre jeune, justement, c'est ne rien savoir; les jeunes ne savent rien.

Plus un jeune s'instruit, moins il en sait. Ce n'est pas une mauvaise chose que de s'instruire dans la mesure où l'instruction protège son homme. L'homme instruit peut vivre sans jamais être confronté aux réalités de la performance. Il reste que l'instruction favorise l'ignorance et la paresse. Elle cultive donc une qualité qui est déjà fort développée chez les jeunes: l'ignorance de la vie. Ajoutons que les jeunes d'aujourd'hui sont arrogants et que non seulement ils ne savent rien, mais ils ne veulent plus rien savoir.

Bien sûr, il faut "faire ses folies de jeunesse", et c'est beau d'être "une jeunesse", mais il y a une marge entre ne rien savoir et accepter d'apprendre (des vieux expérimentés) et ne rien savoir et s'en faire une grande gloire.

La jeunesse, quand on devient truckeur, devrait normalement disparaître assez rapidement. J'ai effectivement connu des jeunes truckeurs de 23 ans, déjà devenus de vrais truckeurs à cet âge, mais auxquels on aurait donné 30 ans au moins. C'est l'expérience qui vieillit son homme. Le jeune est sans expérience. Il devrait respecter celle des autres, travailler assez fort pour acquérir la sienne relativement vite. Inexpérimenté, le jeune conduit vite, se moque de tout et fait toujours à sa tête. S'il n'accepte pas de refaire le chemin des vieux, il finira mal. Il se tuera au volant, victime de son ignorance; il sera rejeté par les compagnies ou encore il abandonnera le camionnage parce qu'en peu de temps, la chose sera devenue trop ennuyante pour lui.

Les Indiens

A chaque hiver, le long de la route Matagami-LG2, les truckeurs voyaient les

tentes des Cris dressées à proximité de la route. Il n'était pas rare de voir sept à huit campements le long du trajet. A Matagami même, dans les bars de certains hôtels, les camionneurs venaient en contact avec les Indiens de cet endroit.

Des Indiens, il se disait ceci: ils font pitié. Saouls en ville, misérables dans le bois, menteurs et imprévisibles dans les hôtels, malpropres, c'est impossible d'avoir du respect pour ces gens-là. Ils sont criminels ceux qui élèvent des familles sous des tentes dans le milieu de la forêt. Souvent, les enfants viennent au bord de la route pour saluer les camions qui passent. "Ils font durs". Mais les truckeurs répondent en klaxonnant le plus longtemps qu'ils le peuvent. Et de nombreux truckeurs ont aidé des Indiens en panne avec leur motoneige sur les bords de la route. De leur côté, les chasseurs Cris saluent aussi les truckeurs quand leurs chemins se croisent. Mais il reste que pour les truckeurs, les Indiens sont des gens bizarres avec lesquels il vaut bien mieux ne pas avoir trop à faire.

Par contre, les Indiens se débrouillent bien dans le bois. Ils y sont mieux qu'à Matagami. Ils sont intelligents et ingénieux comme pas un. Les tentes paraissent être bien chauffées par les nuits froides d'hiver. Au fond, les Indiens sont ceux qui savent le mieux comment vivre. Ils doivent bien se moquer des truckeurs et des Blancs en général à force de les observer "courir après leur queue de veau" dans le cadre du projet de la Baie James.

La vie, la mort, la société

Lorsqu'on dit des Indiens qu'ils sont au plus bas de l'échelle sociale, que nul ne peut les respecter, on n'a pas tout dit. Un doute survient dont il faut rendre compte: s'ils sont au bas de l'échelle, c'est peut-être qu'ils refusent d'y monter et là-dessus, il faut les admirer car il est clair (pour un truckeur) que monter dans cette échelle est une entreprise absurde; c'est un chemin qui ne mène nulle part. Au bas de cette échelle, les Indiens doivent se tordre de rire en voyant tant de gens se ruer vers nulle part. D'autant plus qu'un jour ou l'autre, tout va s'écrouler, il faut en être sûr.

Si un sou et un milliard c'est pareil, alors il devient clair que la société a les valeurs qu'elle veut bien se donner, celles qui l'accommodent pour un temps. La société est pourrie mais on l'aime bien quand même. Ca pourrait être pire. C'était pire autrefois. C'était mieux aussi. Par un bout, les patrons sont des farces vivantes; par l'autre, ils sont essentiels. La jeunesse ne vaut rien, mais elle se défend mieux aujourd'hui: "On ne lui passe plus n'importe quoi."

En fait, dans mes conversations avec les truckeurs, je n'ai jamais pu déceler un cas flagrant de pure inconscience par rapport aux grands problèmes de ce monde. La pollution? C'est bien triste et c'est ce qui causera notre perte. C'est grave, très grave. Or, les truckeurs jettent tout ce qu'ils peuvent le long des routes dans le fossé: cannettes, vidange d'huile, contenu de cendriers, vieux pneus, etc. Parce que la pollution, c'est la vie.

Mais si la pollution est une chose horrible, il ne faut pas s'en faire pour si peu. Que pourrait-il dire de plus celui qui vit dans la cabine polluée d'une machine polluante?

C'est comme la santé au travail. Voilà une autre chose très grave. Sauf qu'on oublie, lorsqu'on appelle à la santé et la justice, que tous ces travaux et expériences de vie ne sont pas autre chose que des destructeurs de santé. Cela, les truckeurs semblent le savoir concrètement.

Il est entendu que parler, "c'est fait pour parler", expression populaire à laquelle mes informateurs eurent souvent recours. Cela signifie que parler, ce n'est pas pour dire des vérités générales. Le truckeur crée son monde qu'il ne reconnaît pas. Dans son monde, il parle. Si son discours est plein de sens à l'intérieur de son monde, il risque d'en avoir moins s'il en sort. Cela aussi les truckeurs le savent, qui ne parlent pas à n'importe qui.

La vraie liberté de parole est là, celle de pouvoir dire n'importe quoi alors que les objectifs privilégiés se retrouvent aux chapitres de l'humour, du cynisme, de la morale, de la poésie et du bon sens.

L'idéologie particulière

Ce discours reconstitué ne s'adresse pour l'instant qu'à la réalité extérieure aux situations concrètes des truckeurs. Elles sont extérieures ou d'une très grande généralité. Même si, on l'aura constaté, il est très près par un bout de ce que génère l'idéologie dominante sur les mêmes sujets, il affiche déjà une certaine autonomie, par son constant recours aux doutes

et à la contradiction notamment. Par exemple, tous comprendront que le patron n'existe qu'en fonction du profit; il ne s'agit pas là d'une situation à contester. Le monde fonctionne comme ça, un point c'est tout. Il ne faut donc pas en vouloir au patron. C'est peut-être un pauvre bougre par ailleurs, et si on se retrouvait à sa place, on ferait la même chose. Par ailleurs, qui a goûté au profit et qui fonctionne au profit a perdu son coeur. Il ne fait plus la différence entre un homme et une machine. Il ne vise que l'argent. Lorsque l'argent vaut tout, l'homme ne vaut plus rien. On ne gaspille pas l'argent quand on a la religion du profit, mais on gaspille les hommes puisque cela ne coûte rien. Mais les patrons peuvent toujours nous gaspiller, nous les truckeurs, aussi longtemps que l'argent ne fera que ça. L'important, c'est que l'argent ne leur procure pas un pouvoir sur la vie même, la vie concrète et complète des hommes qui font le camionnage. Car à ce chapitre, le patron n'est patron de rien. Il n'y a qu'un patron dans le camion, c'est le truckeur. Il sait qu'il se gaspille, mais il sait comment et il sait pourquoi. Il faut donc conclure qu'au niveau de l'idéologie particulière aux truckeurs, au niveau déjà de celle qui ne traite que des situations les plus générales, une tendance se dessine qui est de ne plus respecter les normes idéologiques reconnues par ailleurs dans l'idéologie dominante.

Certes, l'idéologie particulière se rattache à celle-ci, y prend sa source dans certains cas, mais elle ne s'y conforme pas. Sur des idées générales, elle a donc la caractéristique d'être à la fois anarchique et conventionnelle. Cela est déroutant dans un certain sens et pousse bien des observateurs à n'y voir que confusion. Pour échapper à cette confusion,

on choisit, pour rendre compte de l'idéologie, la route la plus simple. Entre l'anarchie (souvent perçue comme de l'irrationalité) et la convention, souvent perçue comme un discours d'extrême-droite, on choisit la dernière. Le stéréotype se construit sur cette base et le préjugé apparaît: les truckeurs nord-américains sont des représentants de l'extrême-droite et reprennent en tant que travailleurs le discours le plus intransigeant de l'idéologie dominante sur le travail, la société et la vie en général.

Dans les pages qui précèdent, à partir d'un discours reconstitué qui a la prétention d'être fidèle à ce que disent vraiment à longueur de journée dans la vie réelle des gens réels, on a vu qu'il en était bien autrement. Les truckeurs ne sont pas idéologiquement de droite, pas plus qu'ils ne sont de gauche. Ces catégories ne leur conviennent en rien. Ils ont leur idéologie propre, une idéologie qui est à la fois rattachée à l'idéologie dominante dans la mesure où elle y prend sa source et détachée de celle-ci dans la mesure où elle la prolonge et la conduit devant les pires des contradictions. Ce qui est tout à fait normal dans un monde qui est fait comme ça.

La confrérie

Nous arrivons en quelque sorte au coeur de l'argument qui m'a préoccupé en arrière-plan des deux premiers chapitres. "Nous sommes tous pareils, nous autres, les gars de truck." Cela suggère une forte communauté d'expériences et de pensées, un sentiment très efficace d'appartenance à un groupe particulier. Cette identité ne s'appuie ni ne se manifeste sur ou dans un cadre strictement défini, à travers des prescriptions concrètes.

Tout est dans l'allure et dans l'attitude. Or, rien n'est moins tangible que cela et pourtant rien n'est plus efficace. Nous touchons donc à l'implicite, à tout ce qui se dit mal, qui se dit donc peu, à tout ce qui ne se voit pas.

N'est pas un "vrai truckeur" qui veut. Il faut plus que vouloir ou dire. Il faut le faire. Or, on n'est pas truckeur, on le devient. Il est nécessaire d'acquérir les marques de l'expérience, de faire de la route, cette route dont on a vu qu'elle avait une existence propre aux truckeurs. Il faut se mettre en situation de truckeur, connaître bien ces situations, les vivre intensément, avant de se faire reconnaître comme un vrai truckeur. On pourrait ainsi dire qu'il y a comme une période de probation informelle avant que le groupe n'admette un nouveau membre.

Le premier facteur est celui de la solidatité (de la confiance aussi). Le groupe valorise beaucoup la solidarité entre ses membres. L'entraide est une norme qu'on se doit généralement de respecter.

A partir du moment où il est établi que "l'on est tous pareils" ou que "dans des situations semblables, tous les truckeurs ont les mêmes réactions", réactions qu'ils ont apprises, qui font partie de cette culture des truckeurs, sorte "d'informations" particulières que les autres ne possèdent pas, alors un climat de confiance s'installe qui n'est autre qu'un milieu privilégié de communication.

C'est en observant les applications de ces normes (du type: entre truckeurs, on s'entraide) qu'on en apprend peut-être le plus au chapitre de l'identité. J'exclus de cette pratique d'entraide le fait que par ailleurs,

le truckeur viendra en aide à n'importe qui sur la route si les situations sont particulièrement urgentes ou même dramatiques. Je m'en tiens aux situations quotidiennes des truckeurs les uns par rapport aux autres. La façon de se comporter face à ces situations relève définitivement de la morale du truckeur. Si on doit venir en aide à certains, cela ne veut pas dire à tous, dans toutes les situations. Il y a des routiers qui ne sont pas des "vrais chauffeurs de longue-distance"; ils n'appartiennent pas à la confrérie. Ils ne conduisent pas les machines requises; ils parcourent des circuits qui ne justifient pas leur acceptation dans le groupe. Ils ont des conditions de travail et de vie qui les démarquent par rapport à ceux "qui ne font que de la route, qui ne vivent que sur la route. "Le chauffeur de van qui fait du "neuf à cinq" n'est pas un truckeur de longue-distance. Il a une famille, une "job", une vie organisée qui n'appartient pas à la route. Bien sûr, on le dépanne s'il est vraiment en difficulté; on le fait alors comme on le ferait avec tous les automobilistes. La solidarité et la confiance qui génèrent un certain type d'entraide ne concernent que "les vrais truckeurs."

On aide son confrère en lui indiquant des routes à suivre, des dangers à éviter, des zones de radar, des pentes trop raides, etc. On fait la conversation, sur les bords de la route, à un autre confrère qui en a psychologiquement besoin, sans plus. On répare, on rassure, on assure une présence et on ne s'y trompe pas: on le fait entre gens qui sont "pareils".

La seule chose qui pourrait justifier un non-respect de cette norme d'entraide entre les "vrais", se traduit dans des gestes explicites de

représailles. On "s'équilibre" alors avec l'autre qui nous a fait des affronts, des problèmes, des "coups de cochon". Il faut alors bien indiquer à l'autre, à celui qui est en difficulté, "qu'on l'a vu, qu'on pourrait l'aider, mais qu'on ne le fera pas."

L'ensemble des situations objectives appelle la solidarité et l'entraide, comme nous le verrons en détail dans les deux prochains chapitres. Mais cette solidarité n'a de sens que dans ces contextes, représentant en quelque sorte une expression de la morale développée à partir d'eux. C'est une solidarité culturelle répondant à des situations précises. Elle fonctionne concrètement en cours de route, mais son action la plus définitive se situe au niveau du renforcement de ce à quoi nous référons en tant qu'identité culturelle consciemment manifestée du groupe.

On retrouve un autre facteur tout aussi efficace au niveau de la constitution de l'identité: la conscience de l'expérience collective de la solitude et du rythme. Ce facteur est tout à fait important et c'est celui qui échappe le plus systématiquement aux observateurs pressés et superficiels des réalités du camionnage. Généralement, beaucoup de gens dans la société reconnaissent le facteur de la solidarité chez les truckeurs. Celui de la solitude est au contraire et par la force objective des choses, beaucoup moins accessible. La chose se passe dans l'intimité de la cabine, durant les interminables heures requises pour parcourir les trajets. Or, quand on sait pour l'avoir nettement relevé que ces trajets sont sans fin, qu'ils n'ont pas de but (la route est un cercle), on s'entendra pour dire que cette condition de solitude n'est pas un état passager. C'est un état

total et permanent, celui qui caractérise le plus directement la situation à laquelle les truckeurs ont à répondre collectivement. La culture et l'identité des truckeurs sont essentiellement des réponses à cette situation générale et totale. (La Verendrye 1976) "Un truckeur n'est jamais seul. La route est pleine de gars de truck comme lui. Il sait où ils sont, où ils vont; c'est quoi leurs problèmes?"

Voilà la réponse à la solitude et à l'éloignement. L'expérience de cette solitude "modèle" le truckeur et le rend semblable à ce qui est défini comme le modèle du "vrai" truckeur.

Pour certains, les vrais truckeurs sont des fous. Un répartiteur me disait qu'ils étaient trop seuls trop souvent et trop complètement. Cela les rend fous. Voyons donc ce qu'est cette "folie" qui fait peur aux autres (aux gens), mais dont les truckeurs sont fiers au point d'en faire la pierre angulaire de leur identité. Idéologiquement parlant, en toute liberté, la folie générée par la solitude est à la fois niée (on n'est jamais seul), et affirmée (on est toujours seul). Une chose est certaine, c'est qu'elle est recherchée et qu'elle procure du plaisir. Jack Cady, dans un article remarquable relevant à la fois de l'analyse et du témoignage, souligne que ce qui définit le plus sûrement le truckeur de longue-distance se retrouve au niveau de ces intenses périodes de "méditation", (Cady 1973). C'est par le biais de ces méditations partagées que "se crée le monde du truckeur." Il faut donc penser que la solitude du truckeur est beaucoup plus qu'une atomisation résultant du travail à faire, atomisation provoquant l'hébétude et l'avilissement. Elle est au contraire vigoureusement mise à profit,

solidifiant la communauté d'expériences, dans ce cas précis d'expériences intellectuelles. L'état intellectuel en cause n'est pas une réflexion rationnelle dirigée vers un but. C'est plutôt une expérience totalisante où, au niveau de la pensée, l'objectivité ne s'oppose pas à la subjectivité, le pratique au magique. C'est par cette méditation que l'expérience est médiatisée et que se forgent les informations significatives qui construisent le monde des truckeurs, monde qui n'est autre que la réponse du groupe à des situations données.

Vues de loin, ces expériences, quand elles ne sont pas carrément inaccessibles à quelques observations que ce soient sont perçues par certains milieux (surtout ceux qui sont le plus près sans en être vraiment) comme des phénomènes bizarres. On se rend bien compte que le truckeur "ne pense pas comme tout le monde", "qu'il obéit à des manies", "qu'il raisonne comme un enfant". Cette perception extérieure, cette vue objectivante ne fait que reprendre vis-à-vis de cette pensée ce qu'a toujours fait la pensée rationnelle face aux élans de la subjectivité: les déclarer pathologiques, non valides, résultant d'une misère à vivre, caractéristiques de l'ignorance et de l'infériorité intellectuelle, ce qu'on a toujours dit, en somme, de la pensée des primitifs.

Ainsi, alors que de l'extérieur on finit toujours par dire avec une certaine tristesse et, selon les cas, plus ou moins mauvaise conscience, que les truckeurs, à force d'être truckeurs, c'est-à-dire solitaires dans leur cabine et sur les routes, doivent nécessairement payer le prix de la régression intellectuelle (ou du non-développement intellectuel),

on s'aperçoit vite que, de l'intérieur, cet état intellectuel constitue la pierre angulaire d'un univers culturel particulier d'une étonnante vivacité. Je ne veux pas entrer maintenant dans une discussion qui n'aura sa place que dans les conclusions de cette thèse, et qui répondrait aux prétentions séculaires de la pensée occidentale qui cherche à propos des cultures, et à l'instar d'une typologie des langues, à déterminer s'il y a des cultures meilleures que les autres. Ce qui reviendrait à dire, au fond, qu'un style de pensée est supérieur à un ou à plusieurs autres.

Ce qui nous occupe au premier chef ici, c'est que l'atomisation objective des truckeurs génère une très forte solidarité par le biais principalement d'une communauté d'expériences dont la plus intégratrice, pourrait-on dire, est bel et bien cette expérience de la méditation. Tous s'y retrouvent nécessairement puisque c'est là et pas ailleurs que se traite l'information adaptée aux situations communes du groupe en question. C'est seul et en mouvement que le truckeur expérimente et réfléchit sur la force de sa machine, sur sa fidélité, sur les étoiles, les aurores boréales, les différentes couleurs des couchers de soleil, sur la nature humaine, sur la nature de la route, sur l'argent, sur la vie et sur la liberté.

C'est bien ce qui génère la spécificité, l'écart significatif entre les truckeurs et les non-truckeurs. Car il ne faut pas aller bien loin sur la route pour prendre ses distances par rapport à des normes qui ne conviennent plus. Comment peut-on (nous le verrons précisément) être truckeur et vivre comme s'il était nécessaire de dormir régulièrement? Comment peut-on être truckeur dans un monde où il est établi que la santé, c'est important et qu'il faut la conserver?

Dans la mesure où cette spécificité est collectivisée, partagée, on se retrouve dans une situation où le monde est recréé à partir de zéro. On recommence tout en fonction de la situation qui exige une adaptation, ou une mésadaptation nécessaire, selon le point de vue où l'on se place (mais faut-il le dire encore, mésadaptation qui n'est pas de facto une perte par rapport à la normalité).

Car lorsque le truckeur se dit "libre", il dit qu'il est libre de penser. D'ailleurs, non seulement le truckeur le dit-il souvent, mais encore le dit-il à la manière de celui qui souligne que cette liberté de penser est ce fameux plaisir qu'aucune "autre job ne donne à un gars". Il faut être fait pour cette liberté pour être un truckeur. La majorité de mes informateurs insistaient pour dire qu'ils ne pouvaient pas faire autre chose qu'être truckeur parce qu'ils ne pouvaient pas rester en place ou faire leur travail dans un endroit "renfermé", en se faisant constamment reprendre ou observer. Vu de l'intérieur, cet univers de pensée du truckeur est donc bien loin d'être un prix à payer, c'est le plaisir obtenu. Plus encore, il est vrai, que dans sa solitude physique, "un truckeur n'est jamais seul" dans la mesure où en pensée il est en relation et au milieu de tout un monde qui est créé par son groupe, qui lui appartient et vis-à-vis duquel, pour l'instant (éternel selon l'idéologie spécifique), nul ne peut prétendre à quelque influence que ce soit.

Sans ce fond fait de solitude transformée en solidarité, d'atomisation transformée en réflexion profonde mais partagée, sans cette idée générale d'un travail transformé en performance (sujet des prochains chapitres),

l'identité du truckeur, sa liberté, sa force, sa résistance et son abnégation, toutes ces qualités intangibles mais manifestes, ne seraient que des appendices superficiels et dérisoires d'un code désolant qui couplerait la notion de travail à celle de liberté. La vision superficielle qui appréhende aujourd'hui les truckeurs, américains en particulier, ne fait pas autre chose, principalement pour des fins de commercialisation (de la musique, des films ou des articles de revues): le truckeur est un cow-boy qui ne risque pas de devenir un desperado puisqu'il est la représentation d'une liberté qui aurait digéré la morale du travail. C'est la saine folie du cow-boy mise au service de la production. Or, il n'en est rien. Le monde des truckeurs n'a rien à voir avec celui des cow-boys. Le cow-boy arrive après, l'accessoire utile qui vient exprimer ce qui se passe sur le fond. Il faut bien insister sur le fait que lorsque la réflexion autonome collective s'est réalisée et se réalise constamment, lorsque l'information se traite vigoureusement face à des situations qui exigent un tel traitement, alors tout le reste est relativement secondaire, tout est bon. Cela explique pourquoi il est si difficile de décrire la culture et l'identité des truckeurs à partir des éléments visibles et explicites. Il y a bien des tendances, mais il faut s'attendre à tout. Dans un monde où par ailleurs il se vend tant de sortes de chapeaux, il faut être simpliste pour s'obstiner à chercher l'identité des truckeurs à travers une casquette qui leur irait à tous.

La marque du vrai truckeur est donc ailleurs. Elle provient d'un fond d'expériences se rapportant à des états vis-à-vis desquels on a finalement forgé des attitudes qui appartiennent à la communauté des truckeurs de longue-distance et pas aux autres.

Nous verrons donc dans les chapitres suivants ce que cette confrérie génère comme informations pour soi (et non plus pour les autres) face à des situations que nous allons tâcher de décrire méticuleusement. A ce stade-ci, je crois avoir démontré l'existence de cette confrérie dans la mesure où elle est repérable dans la région de son territoire abstrait, l'univers routier, et où elle se démarque par rapport à tous les autres groupes qui gravitent autour de cet univers.

Il s'agit à présent de décrire et d'analyser l'implicite, ce qui ne se voit et ne se dit jamais, essayant ainsi de régler son compte à l'image stéréotypée pour viser à rendre intégralement la condition du truckeur de longue-distance à l'intérieur de la société complexe.

La première étape tentera de rendre compte des situations et des attitudes; la seconde se penchera sur les éléments intégrateurs principaux de la constitution d'un monde particulier.

TROISIEME PARTIE

ETUDE SUR LES SITUATIONS

"... l'avidité d'arriver et de partir,
la faim du kilomètre, le long ennui
solennel des paliers interminables
et sacrés comme le devoir, le déses-
poir de l'impasse..."

(Claudel)

ETUDE SUR LES SITUATIONS

Prenant prétexte de la condition de truckeur et plus particulièrement de la description de celle-ci, j'essaierai de démontrer que cette condition est avant tout une performance culturelle caractérisée par une situation globale de contrôle. Les notions-clés de cette description seront donc celles de contrôle, de rythme, d'équilibre, de concentration et d'usure. Ces deux chapitres (5 et 6) visent donc à la description du "travail" de truckeur (dans le nord-ouest québécois en 1975-76) perçu principalement en tant qu'adaptation à des conditions générales de vie par ailleurs objectivement exténuantes. Cette adaptation n'est possible que par le biais de la performance.

L'adaptation et le prix qu'elle suppose (marginalité sociale-usure accélérée -rythmes insoutenables) précipite le truckeur dans un univers exclusif (son groupe culturel) qui s'appuie sur des principes précis (les principes sous-tendant la performance culturelle) pour atteindre des objectifs particuliers: la survie et le contrôle ainsi que leur soeur, la liberté (l'autonomie des solitaires).

La chose se concrétise au milieu de conditions objectives qui font que le camionnage est une entreprise fonctionnelle et prioritairement économique ayant ses propres contraintes et ses propres lois.

Ces deux chapitres sont donc centraux dans la thèse puisqu'ils établissent par le biais de la description des "situations" que, s'il y a un groupe (chap. 4) évoluant dans un cadre abstraitement reconnu (chap.3), il y a en outre des objectifs et des actions quotidiennes dans lesquels s'insèrent une performance culturelle et une compétence particulière qui dépassent de beaucoup les simples aspects techniques. C'est dire comment et de quelle manière les membres de la confrérie connaissent et paient le prix pour obtenir ce qu'ils recherchent, qui n'est pas seulement ce que l'idéologie dominante leur attribue normalement à ce chapitre: argent, sécurité, etc.

Ajoutons finalement, pour l'avoir mentionné plus haut, que cette seconde tranche, centrale dans la chronologie de l'exposition, est principalement ethnographique en ce sens qu'elle représente un effort systématique de description et de compte rendu des "situations courantes" à travers lesquelles la connaissance et les discours se constituent spécifiquement. En autant qu'on peut soutenir que dans certains contextes, la description ethnographique construit elle-même son message théorique, surtout lorsqu'elle prétend se situer à l'intérieur du système décrit, il ne me semble pas devoir légitimer plus avant son importance dans le présent travail.

CHAPITRE V

RISQUES ET COUTS

Introduction

Beaucoup de truckeurs croient que les gens en général les perçoivent comme des travailleurs dont le métier est facile. Après tout, ils ne font qu'être chauffeurs et la plupart des gens dans la société savent comment conduire un véhicule sur la route. Or, quand ils parlent justement de ce métier qui est le leur, les chauffeurs de trucks insistent souvent pour souligner le caractère extrêmement risqué de leur travail. Mes observations sur le terrain en Abitibi et à la Baie James confirment largement qu'il s'agit là d'un travail difficile.

Pour être un gars de truck et pour vivre sur la route, il faut obéir à certaines contraintes. Sans acceptation de ces contraintes, sans le paiement du prix et sans le développement de réactions adéquates vis-à-vis des dangers quotidiens, le chauffeur abandonne rapidement ce métier trop exigeant. Dans ce chapitre, je ferai un inventaire des risques et des coûts de la vie de truckeur à partir, d'une part, de ce que les truckeurs m'en ont dit et, d'autre part, de ce que j'ai pu observer lors de mes voyages avec eux. Mon but est d'exposer les aspects les plus concrets de la vie quotidienne dans l'univers routier et c'est par le biais de cet inventaire que j'entends y parvenir.

Il s'agit d'un chapitre important dans la mesure où il nous introduira plus avant dans la compréhension du caractère englobant du métier de truckeur. Comment vit-on quand on fait corps avec une machine et quels sont les dangers qui nous guettent, voilà bien l'objet de la description qui suit.

Connaissance de la route

Les truckeurs aiment bien savoir où ils vont. Une grande partie de leur assurance provient de la connaissance de la route qu'ils parcourent. Il importe de bien savoir car lorsqu'on ne sait pas on court au devant des problèmes. Ce savoir n'est pas toujours disponible lorsque les trajets changent souvent, mais on doit y tendre constamment. Connaître les courbes dangereuses, la "force" des pentes, les passages délicats, etc. (Grand-Remous 1976)

> "Regarde le chauffeur du truck en avant. Il faut qu'il tourne à Grand-Remous pour descendre à SmithsFall en Ontario. C'est la première fois qu'il va là et je te jure qu'il jongle fort. On n'aime pas faire des chemins qu'on connaît pas. Tous les gars de truck te le diront. Tu verras, s'il arrête au restaurant à la fourche, c'est de cela qu'il voudra parler."

C'est effectivement de cela qu'il parla. Non seulement il en parla, mais encore il provoqua une longue et intéressante discussion entre sept truckeurs qui, tous assis autour d'une même table de restaurant, à trois heures du matin, élaborèrent sur les dangers de se perdre ou de se faire surprendre sur des chemins peu familiers.

Le tracé des routes provinciales ne convient pas plus qu'il ne faut à la conduite des camions-remorques. La signalisation routière est elle aussi souvent déficiente. Finalement, le relief lui-même est un facteur déterminant dans la sécurité des chauffeurs.

La route concrète n'est donc pas une réalité uniforme. Elle exige d'être connue dans la mesure où ce n'est pas un terme neutre et indéfini.

Toutes les routes ne se ressemblent pas même si, dans le cas des autoroutes, la tendance à la standardisation prend le pas sur la diversité. Il en va de cette réalité comme des autres qui, dans notre société, sont de plus en plus affectées par les effets de la planification opérationnelle. Mais la transformation n'est pas immédiate et radicale, ne serait-ce qu'à cause des coûts. Dans le cas des systèmes routiers la chose apparaît comme évidente. Contrairement aux USA, le Québec n'est pas encore sillonné de part en part par les autoroutes. Si celles-ci existent, il reste néanmoins beaucoup de routes qui se prêtent à la classification populaire telle qu'elle se déploie dans la connaissance nécessaire à la sécurité de chaque truckeur. C'est particulièrement le cas pour les régions nordiques. La route nordique a sa spécificité et concrètement, comme les routes de montagne par exemple, elle offre une série de caractéristiques et de problèmes que chaque truckeur doit résoudre. L'isolement, le climat, la détérioration rapide, voilà autant de facteurs qui soulèvent des difficultés tout en conférant un sens spécifique à la route nordique. (Parc La Vérendrye 1976)

> "On raconte toujours que la route du Parc est dangereuse et difficile. Beaucoup de gars s'en plaignent. C'est vrai qu'il y a deux côtes pas mal raides et pour un chauffeur qui ne connaît pas le chemin, il y a danger d'accident. Par contre, les chauffeurs de Provost qui vont partout dans la province, nous ont dit que la route la plus difficile était celle de la Côte Nord entre Québec et Sept-Iles. Je le crois parce que je la connais. Les côtes sont vraiment un problème dans ces coins-là. Pire qu'ici en tout cas."

Les pentes longues et raides sont une préoccupation importante des truckeurs. Monter les côtes représente déjà un problème: (Baie James 1975) "Un truck, ça se conduit en se swingant. Je veux dire qu'il

faut toujours que tu marches sur l'air d'aller. Sans cela, tu risques toujours de rester pris dans les côtes. Il te faut toujours un bon élan pour entreprendre une côte. Toujours quand c'est possible."

Il faut donc que le chauffeur prévoie les côtes, c'est-à-dire les connaisse pour bien les anticiper. Toujours monter les côtes à basse vitesse recèle les dangers ou les inconvénients suivants: le moteur force trop, il peut manquer de force et, dans le cas de chemins glissants, le camion-remorque peut s'immobiliser et se mettre à redescendre de lui-même, hors de contrôle. Descendre une côte est encore plus délicat que la monter et ce n'est qu'au risque d'un très sérieux accident que l'on peut se laisser surprendre. Le poids du camion, surtout celui de sa charge, "pousse" le véhicule dans la côte qui descend et conduit à des accélérations étonnantes. (Parc de LaVérendrye 1976)

> "Au bas de la côte de la Vieille, il n'est pas rare qu'un chauffeur qui ne la connaît pas prenne le clos en descendant. C'est normal parce qu'il faut la connaître. Elle est plus raide qu'elle ne paraît et surtout elle se termine en bas par une courbe à 90 degrés. C'est impossible pour une van de prendre ce croche à plus de 30 milles à l'heure. Il n'est donc pas question de se laisser aller dans la côte. Il faut la prévoir, la descendre en petites vitesses, se servir de ses freins, rester toujours autour de 30 milles à l'heure. Ils sont nombreux ceux qui ont passé tout droit en bas faute de savoir. Ce n'est pas indiqué sur des panneaux que cette côte est dangereuse pour les trucks. Pour la voirie, les trucks n'existent pas."

La littérature américaine sur les conditions de vie des truckeurs relève cette même préoccupation de la côte traîtresse qui tue lorsqu'on la prend à la légère. Même si les routes sont longues, le truckeur cherche à savoir les choses essentielles qui lui permettront de prévoir.

Entre Matagami et LG2, les 400 milles de route ne sont pas trop accidentés de relief, mais chacun des passages des grandes rivières représente une difficulté parce que justement, il y a toujours une longue descente vers la rivière et vers le pont, descente immédiatement suivie d'une aussi longue remontée. Pour les chauffeurs, ce sont des points chauds qui demandent une grande attention. Entre Rouyn et Montréal, une distance de 400 milles, les chauffeurs prêtent aussi une grande attention aux deux grosses côtes situées dans le Parc de LaVérendrye ainsi qu'à la série de côtes de la région de Saint-Faustin. (Saint-Jovite 1976)

> "Tu penses que nous sommes presque arrivés à Montréal quand on prend un déjeuner à Saint-Jovite et qu'on est parti la veille de Rouyn. Il ne reste que 80 milles sur un trajet de 400. Détrompe-toi, car le plus dur reste à faire. Ce petit bout de côtes est écoeurant pour nous autres. C'est là qu'on brise nos trucks et qu'on vieillit de dix ans à chaque voyage."

La côte est donc effrayante en raison de sa raideur et de la charge tirée par les camions. Mais elle l'est beaucoup en raison du tracé de la route. En ce sens que les chauffeurs se préoccupent moins du relief quand ils sont sur les autoroutes puisque le tracé est standardisé en fonction de la vitesse et que conséquemment il y a peu de courbes difficiles à négocier.

Il y a pourtant des surprises dans la standardisation des routes et alors que les chauffeurs du nord-ouest pouvaient croire qu'ils allaient pouvoir se laisser aller un peu sur le tronçon de l'autoroute qui va de Montréal à Sainte-Agathe, voilà que cette route facile offre ses difficultés. (Sainte-Agathe 1976)

> "Je ne connais pas l'ingénieur qui a pensé à situer un poste de péage en bas d'une pente raide de 4 kilomètres, mais je peux affirmer qu'il n'a pas pensé une seconde aux truckeurs en faisant cela. Un truck, ce n'est pas une automobile et ça ne s'arrête pas quand on veut dans une côte. Je connais des gars qui sont passés tout droit en bas parce qu'ils en avaient trop demandé aux freins qui avaient fini par lâcher. Quand je suis trop pesant, je prends souvent l'ancienne route juste un bout pour éviter cette côte et ce poste de péage placé en bas. J'ai souvent dit aux gars qui travaillent aux guichets qu'ils étaient fous d'accepter de rester là et de frôler la mort à chaque truck qui descend. Il ne faut pas se faire d'illusions, tu n'es jamais sûr de pouvoir t'arrêter pour payer en bas de cette côte. On est sur la limite à tous les coups."

Cette difficulté s'ajoute à celle d'un trafic extrêmement dense dont nous reparlerons plus loin. Néanmoins, cet exemple de la nécessité de s'arrêter au bas d'une côte alors que l'opération constitue un risque, même en le prévoyant bien à l'avance, illustre admirablement bien la conscience de la masse très lourde qui ne s'arrête pas sur demande. Cette conscience est très développée chez les chauffeurs et elle fait autant partie de leur compétence technique que de leur compétence symbolique. Techniquement, le chauffeur ne se sert pas de ses freins comme un automobiliste le ferait avec sa voiture. Il existe effectivement un certain nombre de situations où appliquer les freins s'avère inutile sinon dangereux. Parmi ces situations, une des plus évidentes consiste précisément à se retrouver dans une descente raide où l'application des freins relève plus des règles de l'art que du simple réflexe technique (je freine donc la masse ralentit) comme c'est le cas pour la conduite automobile. Par ailleurs, sur le plan symbolique, cette situation de risque concret rejoint ce que nous observions au chapitre précédent, à savoir que tout concourt à distinguer le "savoir-faire"

du truckeur puisque ces côtes en particulier viennent renforcer l'idée d'une masse difficilement contrôlable si on ne se plie pas à ses façons à elle de "faire". Vis-à-vis des côtes, le chauffeur obtient sa sécurité à travers un certain sens de l'équilibre, équilibre dans l'utilisation des freins, équilibre dans le recours à la compression du moteur, équilibre dans l'élan de toute la masse, équilibre de la charge. C'est en se liant quasi organiquement avec la machine et la charge qu'il finit par s'en sortir sans trop de risques. Dans ce contexte, l'arrêt d'un acte complexe d'équilibre entre un chauffeur et une masse très lourde en mouvement, son arrêt soudain au pied d'une longue pente ne peut être interprété que comme une absurdité consommée.

Outre le relief dans la mesure où il est pertinent à sa sécurité, le truckeur connaît aussi la route sous l'angle de son tracé, de son degré de détérioration ou de déformation, bref de tous les facteurs physiques propres à la route elle-même qui peuvent influer sur sa conduite.

Quant au tracé de la route, j'en ai déjà dit un mot un peu plus haut à propos des côtes qui se terminent par une courbe dangereuse. J'ajouterai ici que ce qui vaut pour la fin des côtes vaut aussi pour l'ensemble de la route. Idéalement, à l'exception des autoroutes, où le problème est quasiment inexistant, le chauffeur doit connaître toutes les courbes difficiles qui se prennent à une vitesse définie. La chose n'est pas simple dans la mesure où cette vitesse définie varie en fonction de la charge (ce qui est transporté, son poids et son arrimage), de l'état de déformation de la route et de la température. La connaissance du tracé de base est ainsi un fondement important du savoir du truckeur.

Il y a moyen d'être encore plus précis et d'aller plus loin en considérant cette fois la connaissance entretenue sur les déformations de la route. Il s'agit bien sûr des déformations de la chaussée. Or, à force de rouler sur une route, le truckeur connaît la condition de la route jusque dans ses détails. Ce sont d'ailleurs des détails importants: (Baie James 1975)

> "Il n'y a rien de plus traître que ces trous au début des ponts. Il y en a qui sont bien de niveau avec l'asphalte mais des fois il y a une maudite différence entre le pont et le chemin. Le plus bête, c'est que c'est toujours ou souvent en bas d'une côte juste avant d'en reprendre une autre. C'est comme ça à la Rupert. Si tu prends la bosse ou le trou trop vite, tu peux te casser la gueule d'aplomb. Perdre le contrôle sur un pont c'est pas drôle. Par contre, tu peux pas ralentir trop non plus parce que à ce moment-là, c'est la côte que tu pourras peut-être plus remonter."

Comme pour les côtes, et parfois en association avec elles, le truckeur connaît les principaux endroits où certains types de déformation peuvent causer de sérieux ennuis à celui qui ne s'en préoccupe pas. C'est un inventaire changeant, une connaissance qui relève autant de l'interprétation et de la prévention que de la simple mémorisation. (Huberdeau 1977)

> "Si je laisse mon camion à un autre chauffeur, j'ai peur qu'il ne fasse pas aussi attention que moi. C'est mon camion et les réparations coûtent une fortune. Je le conduis sans le briser. Peut-être qu'un autre, un jeune qui n'en prendrait pas soin irait me le casser en ne ralentissant pas pour les trous et les bosses. C'est pas long que tu casses tout quand tu es chargé et que tu t'obstines avec les trous du chemin."

Selon les saisons, les conditions changent et la route se déforme plus ou moins rapidement. Les déformations de la chaussée qui ennuient le plus les truckeurs sont souvent imperceptibles pour les automobilistes dont les voitures sont équipées d'une suspension sophistiquée. C'est un fait

de plus qui renforce le caractère distinctif des camionneurs. La route ne se présente pas de la même façon pour eux que pour les automobilistes et cela est vrai jusque dans la déformation de la chaussée. Une route qui penche à cause de l'érosion souterraine ne passe pas inaperçue aux yeux du camionneur qui voit sa charge de planches penchée vers le fossé risquant ainsi de tout faire basculer. Les truckeurs se préoccupent donc des trous et des bosses parce que ces déformations peuvent être la cause d'un accident, parce que le camion peut briser, parce que finalement la cargaison dont ils sont responsables peut se détériorer.

Le temps qu'il fait

Autre volet de la sécurité des truckeurs, le climat est un facteur dont l'influence est déterminante sur la qualité de leurs conditions de travail. Il est reconnu comme tel dans le milieu qui a une façon bien particulière d'en parler, je dirais de le conjurer par la parole. Il est clair toutefois que le temps qu'il fait joue un rôle important dans le transport par camion lorsqu'on considère des régions comme l'Abitibi ou la Baie James. (Baie James 1975) "Le plus beau temps pour charrier, c'est l'automne. Il ne fait ni trop chaud ni trop froid et le mauvais temps n'est pas encore arrivé."

Le mauvais temps, c'est l'hiver avec sa neige et ses chemins glissants, avec aussi ses longues heures de noirceur. L'été est souvent trop chaud. Les chauffeurs de compagnie qui roulent sur la route de la Baie James n'ont pas l'air climatisé dans leur cabine et souvent, durant la période estivale, ils ont à souffrir de la chaleur. (Baie James 1975)

"En 1973, à Matagami, le mercure est monté à 110 degrés. C'était dans le très chaud. Dans les trucks, sur l'asphalte, cela devenait insupportable. Un moteur diesel, ça ne chauffe pas facilement, mais laisse-moi te dire que nos moteurs chauffaient ces journées-là. Trop chaud pour rouler."

Si l'été est chaud, il reste qu'il est très court et ces commentaires sur les grandes chaleurs refèrent à des moments exceptionnels.

Comme on le verra un peu plus loin, l'été est remarquablement désagréable à cause du trafic dense. Ce n'est pas réellement un problème sur la route de la Baie James où la circulation est réservée aux camions de transport. Mais ailleurs, en Abitibi et en se rapprochant des Laurentides, la saison estivale est une saison difficile à cause des vacanciers qui prennent la route.

Le printemps n'est pas facile non plus. C'est l'époque du dégel et c'est évidemment à cette époque que la chaussée se déforme le plus et se détériore rapidement. Par rapport au point précédent (la connaissance de la route jusque dans ses moindres détails), il s'agit d'une période où les conditions changent presque à chaque voyage. De plus, c'est la saison de la neige fondante, des tempêtes surprises où l'accumulation de neige est très forte.

Venons-en donc à l'hiver puisque c'est la saison la plus longue en même temps que la plus riche en difficultés. (Baie James 1976)

"L'hiver, ça me fatigue au début, mais après un bout de temps, c'est comme si elle n'était pas là. Il faut prendre cette attitude-là, car autrement, un gars ne passe pas au travers. Il faut faire comme si elle n'existait pas cette maudite neige."

Nous tenons là un commentaire très répandu chez les chauffeurs québécois qui sont confrontés aux problèmes de la conduite en hiver durant de longs mois. Chez les truckeurs de la Baie James et de l'Abitibi, j'ai observé deux façons de se comporter vis-à-vis de ces problèmes: en parler beaucoup à travers des récits qui font état de l'épopée des chauffeurs dans des conditions impossibles; ne pas en parler du tout et ignorer les dangers réels immédiats en parlant volontairement d'autre chose ou en minimisant les risques. On retrouve ces deux attitudes chez le même individu puisque la première se rapporte à la valorisation des truckeurs à travers des histoires ou l'adversité des conditions est fortement soulignée, tandis que la seconde se rapporte à un mode d'adaptation vis-à-vis une situation réelle qui n'est pas dans l'histoire, pas encore, et qui menace immédiatement le chauffeur dans son trajet. (Val d'Or 1975)

> "En vingt-cinq ans de route entre Val d'Or et Montréal, je n'ai jamais vu une seule tempête de neige ni même un chemin coulant. C'est assez fort pour toi mon garçon. Les autres voient des problèmes partout, ils s'arrêtent, refusent de rouler. Moi, je n'arrête ni ne ralentis à cause de la glace. Quand on commence à se méfier de la glace, on sait pas où cela va nous mener. C'est quand on pense à la glace que ça devient glissant. Moi, la glace, je ne connais pas cela et tu vois, je n'ai jamais échappé mon truck nulle part tout ce temps."

J'ai retrouvé cette attitude chez beaucoup de chauffeurs parmi ceux avec qui j'ai voyagé. Je me souviens d'une nuit où, après avoir lutté trois heures avec une tempête de neige qui réduisait la visibilité à presque rien et qui rendait la route très glissante, nous nous sommes retrouvés, le chauffeur et moi, dans un restaurant où quelques truckeurs allaient vers le mauvais temps que nous venions de traverser. Lorsqu'ils nous demandèrent

des informations sur les conditions de la route d'où nous venions, le chauffeur s'empressa de dire que c'était comme en été et "qu'il n'y avait rien là." De retour dans le camion, je demandai au chauffeur s'il n'aurait pas été plus utile pour les autres chauffeurs d'être renseignés précisément sur les conditions de la route. Il me répondit que j'étais bien naïf de croire que les gars ne savaient pas où ils s'en allaient: (Rivière Eastmain 1975)

> "C'est une manière de parler. Si les gars m'ont demandé des nouvelles du chemin, c'est qu'ils savent très bien qu'il n'est pas beau et qu'ils vont passer un mauvais quart d'heure. Ils ont vu mon truck à la porte. La remorque est bourrée de neige partout dessous, c'est sûr que je n'arrive pas de la Floride. En plus, les brokeurs se parlent dans leur radio. Quand un gars en arrache, il n'a pas besoin de le crier sur les toits. Ça paraît et les autres le voient. C'est comme je disais, il n'y a rien là."

D'une façon ou d'une autre, les truckeurs s'informent et essaient de connaître le temps qu'il fait dans les régions (sur la route) où ils se dirigent. Les bulletins météorologiques, l'observation des autres camions et les conversations avec d'autres chauffeurs sont des sources utiles. Mais les chauffeurs s'appuient en dernière instance sur leur évaluation commune plutôt que sur les bulletins officiels, car ils se préoccupent peu du temps qu'il fait en général, mais cherchent plutôt à déterminer précisément les états changeants de la route au moment particulier où ils passeront à chaque endroit. Pour eux, la météo n'est jamais assez précise et ne tient pas compte des micro-climats. (Parc LaVérendrye 1976)

> "Depuis un mois, il a neigé toutes les nuits quelque part entre Rouyn et Montréal. Le plus souvent, c'est dans le Parc ou encore dans le coin de Saint-Faustin. C'est pas un cadeau. Il fait beau le jour, mais la nuit il tombe une petite neige juste assez pour te donner du trouble."

En hiver, un chauffeur qui part de Montréal et qui remonte vers le nord sur une distance de 500 à 1000 milles a toutes les chances de traverser une bonne variété de conditions climatiques. En janvier, pendant les 15 ou 20 heures que dure le voyage pour Sept-Iles, un chauffeur peut bien partir sous la pluie et la neige fondante à Montréal, frapper du verglas à Québec, traverser une tempête de neige à Tadoussac et se retrouver finalement sous le soleil et dans un froid glacial à Baie-Comeau. Le même phénomène se produit sur la route de la Baie James: (Baie James 1975)

> "C'est jamais le même temps en haut et en bas. Si c'est beau à Matagami, faut pas s'attendre à ce que ce soit beau jusqu'à LG2. L'année passée, en montant, j'ai frappé une tempête sur 50 milles entre Rupert et Eastmain. A LG2, c'était un temps parfait. En redescendant, j'ai frappé la même tempête qui n'avait pas bougé. C'est drôle. Des fois tu frappes des brouillards de neige que tu penserais être des tempêtes de fou. Mais ça dure pas, une vingtaine de milles et le soleil revient. En montant, il m'arrive d'en traverser trois des comme ça."

La neige pose aux truckeurs des problèmes spécifiques qui se rapprochent tout de même de ceux rencontrés par un automobiliste. La mauvaise visibilité, les fortes accumulations et le danger de rester pris au milieu de la route constituent des risques immédiats. On raconte souvent dans les milieux de non-camionneurs qu'un camion peut difficilement rester pris dans la neige en raison de son poids. En fait, c'est faux. Les avantages d'une masse lourde en mouvement sont annulés par les désavantages d'une masse lourde immobilisée. Si les truckeurs se prennent peu, c'est largement à cause de leur compétence et de leur habileté. Dans la neige épaisse, le camion doit rouler et tout va si le chauffeur peut maintenir une bonne vitesse malgré la mauvaise visibilité. A ce moment-là le facteur poids

est positif. S'il doit ralentir ou s'arrêter complètement, il devient extrêmement difficile de remettre la masse en mouvement. Le danger de rester pris dans une neige épaisse est toutefois relativement exceptionnel, puisqu'il s'agit de moments ponctuels dans la saison. Ce n'est pas une énorme perte de temps que d'attendre le passage de la "charrue" ou du "gradeur". Au Québec, compte tenu de variations régionales, la Voirie est prompte à déblayer les chemins en hiver. Le problème des fortes accumulations s'atténue de toute façon au fur et à mesure qu'on remonte vers le Nord. Selon les chauffeurs qui roulent sur la route de la Baie James, les vraies tempêtes qui bloquent tout comme à Montréal ou Québec sont très rares entre Matagami et LG2. Pour eux, il neige souvent, mais jamais énormément. Leurs expériences et interprétations concordent avec les données scientifiques sur le sujet. Les préoccupations des truckeurs de ces régions se concentrent donc moins sur l'accumulation de neige comme telle, mais visent particulièrement la glace, le verglas, et la sloche. Ce sont là des facteurs dont les interférences sont très fréquentes et qui en même temps augmentent le plus les risques de la conduite. Les chemins glissants sont vraiment dangereux pour les truckeurs dans la mesure où ils doivent malgré tout se maintenir à une certaine vitesse pour ne pas rester pris. C'est une fois de plus la contradiction entre la nécessité de maintenir son élan sur une chaussée dont l'adhérence est fortement diminuée. Le niveau d'équilibre entre la vitesse nécessaire, le relief, la charge et l'adhérence devient très précaire. Pendant trois années, entre 1973 et 1976, à la Baie James, la pratique de coupler une seconde remorque à la remorque déjà existante n'arrangeait rien.

La seconde remorque n'était jamais pleinement sous contrôle, elle oscillait constamment de gauche à droite comme si elle ne voulait pas suivre en ligne droite. Sur la glace, ce mouvement compliquait considérablement la tâche de garder le camion sur la route puisque cette seconde remorque poussait et tirait sur les côtés de la route la masse compacte représentée par le camion et sa première remorque. D'ailleurs, un camion à double remorque représente une masse scindée à deux endroits et c'est autant d'occasions de perte de contrôle. Je reparlerai de ces doubles remorques au point concernant les rythmes de travail. Si j'en parle déjà ici, c'est en fonction du grossissement des risques sur les chemins glissants.

Sur la route de la Baie James, la glace est présente sur la chaussée à peu près tout l'hiver et tout au long du trajet. Elle devient donc un risque normal avec lequel il faut compter. Il n'est pas question d'arrêter de rouler parce que le chemin est englacé. (Baie James 1976)

> "Depuis quatre ans que je charrie par ici, je ne me suis arrêté qu'une fois à cause de la route trop glissante, et c'est la police de la municipalité de la Baie James qui nous a arrêtés de rouler. Je me souviens d'un autre soir où les gars de la barrière à Matagami ne m'ont pas laissé passer parce que ça ne roulait vraiment pas. Remarque que la Compagnie nous pousse pas dans le dos. Mais ce soir-là, ça ne roulait vraiment pas. Il en faut beaucoup pour arrêter un truckeur de rouler."

Il y a une émulation entre truckeurs, émulation qui fait que les chauffeurs vont jusqu'à la limite. Partie intégrante des conditions de travail qui leur sont imposées et de l'adaptation qu'ils développent nécessairement, on le verra, l'environnement risqué d'une route de glace

devient un environnement normal pour le truckeur de l'Abitibi et de la Baie James. Le lexique utilisé pour décrire l'hiver routier est donc bien développé et il est raisonnable de croire qu'il s'agit là d'un développement particulier à tous les truckeurs qui roulent dans le nord de la province. Pour rendre compte de la route et de la route seulement, on parle de "neige follette" qui court sur la chaussée et qui est soulevée en tourbillons plus ou moins denses au passage du camion. Il est question de "neige tirante" ou de "neige pesante" quand celle-ci est fondante et qu'elle offre beaucoup de résistance. Il y a "la belle glace bleue", une glace épaisse et pure, "la petite glace noire" celle qui se distingue à peine de l'asphalte, genre de verglas imperceptible, la dangereuse "glace mouillée", celle qui est probablement la plus glissante. La glace est coulante ou elle ne l'est pas selon qu'il fait plus ou moins froid et que le temps est plus ou moins sec. On retrouve aussi la glace en plaque, la glace en bosse, bref toutes les conditions précises de la route eu égard à la neige et à la glace sont étiquetées avec soin. Là-dessus, de nombreuses combinaisons sont possibles: une neige follette tombée sur un vieux fond de glace en bosse formé par le gel d'une ancienne couche de sloche issue elle-même de la fonte artificielle d'une bonne bordée sur laquelle on avait déversé beaucoup de calcium... "C'est raboteux, coulant et tirant".

Reste le froid. Il ne s'agit certes plus comme c'est le cas pour la chaleur intense, d'un facteur exceptionnel. A la manière de la neige qui tombe toujours ou de la glace qui recouvre la chaussée pendant de longs mois, le froid s'avère pour le truckeur nordique un facteur adverse avec lequel il est confronté sur une base régulière. Dans des conditions

normales d'opération cependant, le froid est plus un inconvénient qu'une menace. Les cabines sont chauffées et il ne reste guère que l'inspection des pneus (à tous les cinquante milles lorsque le camion est lourdement chargé) qui se transforme en une tâche désagréable. Notons aussi que les moteurs diesel chauffent moins que les moteurs à gazoline. Conséquemment, par grand froid, la température du moteur se maintient toujours à un niveau se situant sensiblement plus bas que la normale. Il s'ensuit une quantité de chaleur disponible réduite pour l'intérieur de la cabine, ce qui fait que par très grand froid, la conduite peut s'avérer inconfortable, surtout la nuit. (Baie James 1975)

> "Au début, quand ils ont ouvert la route et qu'une grosse gang de truckeurs sont arrivés, c'était pas drôle à voir, une vraie foire! Beaucoup de trucks étaient mal équipés pour la chaleur. Les gars gelaient comme dans des vieux trucks troués. Plus il fait froid, moins le moteur diesel donne de la chaleur. Alors? Il y avait des gars qui volaient les chaufferettes des autres pendant qu'ils mangeaient. C'est-y assez fort? Une bonne grosse chaufferette icitte, c'est important!"

On parle du froid en tant que facteur désagréable beaucoup plus qu'en tant que facteur dangereux. Plus on remonte vers le nord cependant, plus les conditions d'isolement sont accrues, et plus l'inconvénient se transforme en un danger réel. Par très grand froid, un truckeur solitaire sur une route nordique dépend du fonctionnement de son moteur qui fournit la chaleur à l'intérieur de la cabine. Si le moteur s'arrête et se brise, le chauffeur est alors dans une situation précaire. D'une part, les chauffeurs de trucks n'ont pas l'habitude de se vêtir en vue d'affronter les plus grands froids et même s'ils transportent à bord des paletots et des vêtements chauds en cas de bris, c'est loin d'être adéquat. Là-dessus, ils

sont plus des "gars de truck" que des "gens de bois". D'autre part, la survie dans ces conditions extrêmes serait délicate pour n'importe qui. On classe donc cette éventualité dans la catégorie des impondérables et on parle et agit comme si de telles choses ne se passaient jamais. Lorsque l'improbable survient et qu'effectivement un truckeur se retrouve isolé à la merci du froid en pleine forêt, il se dit qu'un autre truckeur passera sur la route incessamment. Si ce confrère n'arrive pas, le truckeur menacé passera à des solutions plus extrêmes: (Baie James 1976)

> "Il n'était pas question pour moi de mourir gelé. Quand j'ai réalisé que la route était vraiment déserte cette nuit-là, et que je risquais d'attendre trois ou quatre heures pour un prochain truck, j'ai sorti mon spare, j'ai pris une guenille pour la tremper dans mon réservoir de fuel et j'ai mis le feu à toute l'affaire. Un pneu, ça brûle bien et longtemps même si ça sent le diable. C'est chaud, c'est ce qui compte. Plutôt que de mourir, les gars n'hésiteraient pas à faire brûler tout le camion si c'était nécessaire. La vie d'un homme vaut bien celle d'une machine, n'est-ce pas? Même de la plus chère des machines."

Trafic et accidents

Puisque la route de la Baie James n'est pas encore ouverte au grand public et que la circulation est exclusivement réservée aux camions de transport et aux véhicules officiels des entrepreneurs, la question du trafic se pose dans des termes très particuliers. Il n'est jamais question de densité. Ce dont il est question, c'est de l'incompétence et de l'imprudence des chauffeurs de camionnettes de service qui roulent parfois sur la route. Je dis parfois parce qu'elles sont effectivement assez rares. Mais puisque la route est longue, déserte et non fréquentée, les chauffeurs

de ces camionnettes commettent parfois des imprudences qui mettent la vie des truckeurs en danger. (Baie James 1975)

> "Ces pick-up sont souvent conduits par des jeunes, des jeunes étudiants niaiseux ou des jeunes niaiseux tout court. Ils trouvent la route longue et ils s'ennuient tout en se pensant tout seul. Alors ils pèsent dessus. Des fois, tu les vois sortir devant toi dans une courbe glacée et ça s'en vient tout croche. Ils font encore pire. Ils suivent et rentrent dans un tourbillon de poussière ou de neige fait par une grosse van et filent à la planche sans prévoir que cette van pourrait être en train d'arrêter. Ils dépassent sans attendre les signaux, complètement à l'aveuglette. Il ne faut pas se surprendre qu'il y ait eu des morts dans des accidents de pick-up sur cette route. Des trucks en ont frappés et ils ont frappé des trucks. Tu trouveras pas un truckeur pour s'apitoyer sur ces dangers publics. L'écoeurant c'est que parfois, on a beau être gros, on risque d'y passer nous aussi et ça on aime pas ça."

Dans des conditions moins spécifiques qu'à la Baie James, le trafic, dans ses composantes et ses intensités, acquiert une plus grande importance dans la mesure où il constitue un élément omniprésent dans l'environnement routier. A priori, le truckeur n'a pas une haute estime de l'automobiliste. En plus de raffermir l'identité du groupe des truckeurs vis-à-vis de toutes les autres espèces qui sillonnent les routes, cette attitude désigne un danger réel, constitutif de la difficulté d'être un camionneur. Le trafic des non-camionneurs fait partie des éléments adverses. En réalité, ce n'est pas les automobilistes comme tels qui sont visés. La distinction s'appuie plutôt sur la dimension du professionnalisme; un chauffeur qui gagne sa vie sur la route est un professionnel et on présume qu'il sait comment se comporter dans un environnement routier. Il est toutefois difficile de reconnaître un chauffeur professionnel simplement en voyant son

automobile, si bien qu'au départ le truckeur se méfiera de l'automobiliste jusqu'à preuve du contraire.

Que reproche-t-on aux automobilistes ou aux chauffeurs non professionnels? Ils ne sont pas fiables, ils sont imprévisibles. Conséquemment, ils représentent un danger pour les truckeurs dont les machines ne sont pas aussi promptes à réagir qu'une automobile. Puisque la plupart des automobilistes ignorent les exigences de la conduite d'un camion lourd, ils ne font rien pour faciliter la tâche aux chauffeurs de ces derniers. Les truckeurs sont conscients que les automobilistes entretiennent souvent envers eux un sentiment antagoniste et qu'ils sont eux-mêmes considérés comme une menace pour les automobilistes. Beaucoup de truckeurs à qui j'ai parlé admettent qu'un certain nombre d'entre eux (surtout les plus jeunes, selon les plus vieux) sont effectivement dangereux et inutilement fantasques. Il s'agit en quelque sorte d'un petit jeu d'intimidation vis-à-vis de l'automobiliste. Néanmoins, dans la majorité des cas, les manoeuvres qui sont interprétées par les automobilistes comme étant dangereuses et menaçantes à leur égard, sont souvent des manoeuvres tout simplement nécessaires, mais dont les risques augmentent en raison précisément de la présence de l'automobiliste dans les parages. L'exemple classique est celui de la voiture américaine dotée d'un puissant moteur qui descend une longue pente à très faible allure de crainte de trop accélérer et qui entreprend sa remontée de l'autre côté de la coulée en s'appuyant sur la force de son moteur pour accélérer dans la côte. Le truckeur qui suit cet automobiliste voit les principes élémentaires de sa conduite complètement entravés. A cause de l'automobiliste ignorant les contraintes

du truckeur; celui-ci aura toutes les difficultés du monde à rétenir sa lourde machine dans la côte descendante, tout comme il aura toute la misère du monde à tirer sa charge en remontant puisqu'il n'aura pas été en mesure de prendre son élan. Quant à l'automobiliste il sera déjà loin lorsque le truckeur parviendra finalement au sommet et ne se doutera jamais qu'il vient de causer les plus grands soucis à un chauffeur de camion.

Bien au contraire, s'il a aperçu le camion dans son rétroviseur, en descendant la côte, il est probable qu'il ira jusqu'à se plaindre du fait que le camionneur le suivait de trop près, "lui poussait dans le dos", l'intimidait.

Bref, pour les truckeurs, le trafic automobile représente d'abord le désordre et l'indiscipline. Il entrave le système de conduite reconnu par les autres truckeurs et, en général, par tous les habitués de la route. Il y a une communication implicite et parfois explicite entre les routiers professionnels, communication qui fait qu'on anticipe toujours les gestes et décisions de l'autre. Avec l'automobiliste, c'est impossible: il ne dépasse pas quand on lui en donne le signal, il double quand ce n'est plus le moment, il s'arrête brusquement. Il progresse selon un rythme irrégulier et partant, imprévisible.

La densité du trafic automobile est un autre facteur qui entrave le travail du truckeur et augmente les risques. A la périphérie des grands centres urbains, aux heures de pointe, il s'agit d'un facteur permanent. Sur la grande route, cette densité se manifeste surtout l'été durant la période des vacances. C'est ce qui fait dire aux truckeurs que l'été

est une saison au moins aussi dangereuse que l'hiver. Puisque l'automobiliste est imprévisible, il devient encore plus difficile à négocier que les courbes les plus accentuées ou que les chemins les plus glissants. On peut toujours développer une compétence pour rouler sur la glace au volant d'un gros camion, mais on n'apprend jamais à prévoir ce qui ne se prévoit pas.

Les truckeurs prétendent que beaucoup d'accidents de camions tirent leur origine de la mauvaise manoeuvre d'un automobiliste qui s'en tire le plus souvent à bon compte. Le trafic automobile est donc à la fois un inconvénient et un grave danger pour eux. (Baie James 1976) "Je suis revenu de travailler sur la route de la Baie James parce qu'ici il n'y a pas de trafic d'imbéciles. Personne pour te ralentir et pour te nuire. Il n'y a que des trucks et c'est parfait comme ça."

L'automobile ralentit le truckeur. Elle lui nuit, le préoccupe et parfois elle le blesse ou le tue. Malgré tout, le truckeur laisse généralement toutes les chances à celui qui respecte les règles. Car celui-là est un professionnel comme lui.

L'automobiliste normal, c'est-à-dire le non-professionnel a trop tendance à mal juger la course des camions, leurs besoins d'espace pour s'arrêter ou pour manoeuvrer et leur besoin de temps pour accélérer et pour réagir.

Les bris

Les camions brisés font partie de l'univers des truckeurs. En principe, on admet qu'ils brisent moins souvent aujourd'hui que par le passé, où semble-t-il, la situation ne manquait pas d'être désespérante pour les

chauffeurs. On se rappellera la citation d'un vieux chauffeur au chapitre précédent, faisant allusion à des conditions telles que les hommes faisaient des cours de mécanique diesel sur les bords du chemin en essayant de se dépanner eux-mêmes. Même si ces conditions se sont améliorées lorsque le contexte d'utilisation est normal, il reste que les bris continuent de survenir à n'importe quel moment. Comme le dit le dicton populaire: "La mécanique, c'est de la mécanique..."

Pour les fins de l'exposition, je diviserai le type de bris en trois catégories: a) les bris de moteur, b) les bris à la remorque et à la cargaison, c) les bris aux roues et les crevaisons.

a) <u>les bris de moteur</u>

Sur la route, les truckeurs sont responsables de la machine qu'ils conduisent. Lorsqu'il s'agit d'un entrepreneur qui est propriétaire de son camion, cette responsabilité est évidente puisqu'il ne peut compter que sur lui-même pour se dépanner comme pour payer les coûts du dépannage. Du côté des chauffeurs de compagnie, on pourrait penser que les bris les préoccupent moins dans la mesure où les camions ne leur appartiennent pas et qu'aujourd'hui ils se mêlent de moins en moins de questions proprement mécaniques. Dans les cas de bris importants, les chauffeurs se font dépanner aux frais de leur compagnie.

Il demeure que les bris de moteur mettent en jeu leur façon de conduire. Voilà donc un premier facteur qui fait que les bris de moteur préoccupent tous les chauffeurs. Un bon truckeur ne brise pas son camion et si les bris sont trop fréquents, il se trouvera des responsables à la

compagnie ou des confrères truckeurs pour s'interroger sur la valeur du chauffeur fréquemment aux prises avec un moteur brisé. Premièrement, un moteur brise parce que c'est de la mécanique et qu'il y a une certaine dose d'impondérable dans le monde des moteurs. Deuxièmement, lorsque la chose se produit souvent, le moteur brise parce que tout simplement il ne s'agit pas d'une bonne machine et qu'elle comporte un défaut majeur et caché aux yeux des mécaniciens. Troisièmement, le moteur brise parce que le chauffeur n'est pas bon. C'est à cette dernière alternative qu'aucun chauffeur ne veut être confronté.

Un second facteur vient augmenter la gravité d'un événement comme le bris de moteur: l'horaire du chauffeur est bouleversé et son salaire en subit les contrecoups. C'est moins grave pour le chauffeur de compagnie qui, lorsqu'il ne roule pas à cause de bris, est quand même payé sous le régime des heures d'attente dans les entrepôts: selon un tarif horaire par opposition au tarif par mille lorsqu'il roule sur la route. Le bris de moteur lui fera généralement perdre un peu d'argent, mais il n'est pas exposé à tout perdre. Evidemment, si son camion brise trop souvent et qu'il tombe dans la catégorie des chauffeurs dont on met en doute la compétence, il risque tout de même, à la limite, de perdre son emploi.

Le propriétaire de son camion joue une partie plus serrée en cas de bris de moteur. Il n'est pas payé s'il ne roule pas et il doit assumer tous les frais de dépannage. De plus, si les bris se répètent trop souvent, il peut perdre son contrat de transport parce qu'il ne peut plus le respecter. C'est le début d'une pente raide au bas de laquelle le petit

propriétaire perd son camion aux mains des créanciers. Ainsi, pour être un "brokeur", il est recommandé de posséder un bon camion, un bon contrat, d'être un très bon chauffeur et d'avoir assez de coeur au ventre pour rouler le plus possible. En d'autres termes, il ne faut pas que votre camion se brise, vous ne pouvez pas vous arrêter de rouler longtemps à cause d'un excès de fatigue, il est nécessaire que la chance vous accompagne et que les impondérables ne surviennent jamais. Les chauffeurs de compagnie envient les "brokeurs", mais ils ne peuvent s'empêcher de frémir devant la précarité de leur situation. A l'inverse, les brokeurs, même s'ils sont fiers de leur indépendance, constatent souvent que les chauffeurs de compagnie sont mieux protégés qu'eux dans la mesure où en cas de bris de moteur ou de bris de toute sorte, c'est la compagnie qui absorbe les coups.

Le troisième facteur qui intervient en cas de bris de moteur a une connotation plus psychologique: le bris de moteur est effectivement une brisure dans l'entendement du truckeur qui organise bien à l'avance dans son esprit le déroulement de ses voyages. Lorsque le camion se brise, cela défait les calculs, entrave les supputations, contredit les attentes et nie le contrôle que le chauffeur a de sa situation globale.

Dans le discours des truckeurs, c'est surtout cette entorse affective et psychologique qui est retenue comme étant l'élément le plus grave. C'est le camion qui vous laisse tomber à un moment où vous n'en aviez vraiment pas besoin. Dans la ligne d'un contrôle continu de la situation, tous les moments sont critiques et tous les bris sont malvenus et extrêmement contrariants.

Durant les trois années où j'ai recueilli mes observations sur la route de la Baie James, les bris de moteur étaient relativement fréquents et compte tenu du fait que, comme je l'observais au chapitre précédent, les compagnies ne lésinaient pas sur la qualité de la machinerie, il s'agit d'un état de fait assez surprenant. C'est d'autant plus surprenant si on se réfère par surcroît au consensus existant dans le milieu sur la grande fiabilité des camions et des moteurs d'aujourd'hui. Deux causes principales expliquent cette fréquence des bris de moteur à la Baie James. La première est liée à la charge;on l'avait doublée en raison du caractère privé de la route et d'un permis spécial du gouvernement qui le permettait. Or, si le camion tirait deux remorques, les moteurs n'avaient pas changé pour autant. On demandait l'impossible à des moteurs de 350 forces qui sont fabriqués pour tirer des charges de 70 tonnes au maximum. Les moteurs se brisaient donc régulièrement à force de tirer des charges deux fois trop lourdes pour leur capacité. Lorsqu'il fut décidé de remplacer progressivement les camions épuisés par des camions neufs dont les moteurs développaient 450 forces et qui étaient théoriquement plus adaptés pour les charges de plus de 100 tonnes, c'est la question du rodage qui intervint.

Ces gros moteurs neufs ne donnaient pas leur plein rendement. Les mécaniciens les connaissaient mal, les chauffeurs ne s'y fiaient guère et les moteurs eux-mêmes déçurent tout le monde. Ils brisaient plus souvent que les anciens 350 que l'on avait jugés trop faibles. Pire encore, ils tiraient moins bien que ces derniers. Ces très mauvaises performances furent mises sur le compte de la nouveauté et de la nécessité du rodage des moteurs.

Il reste qu'il s'agit là d'une des composantes fondamentales de l'atmosphère des grands travaux comme ceux de la Baie James que de soumettre la machinerie à une utilisation anormale et désordonnée. Cela débouche immanquablement, selon l'expression des truckeurs, sur un gros gaspillage de "bons trucks". Du point de vue des truckeurs, cette situation est déplorable dans la mesure où "c'est toujours triste de voir des trucks se faire maganer." (Matagami 1976):

> "Il n'arrivera pas parce qu'il a sauté son 450 au millage 160. Il était presque arrivé. Ils sont toujours brisés ces maudits moteurs-là. On doit bien entendre des saint-crèmes et des baptêmes dans toute la Baie James. Il doit être découragé le pauvre gars parce que ça dérange toute sa semaine. Il voulait faire un autre voyage avant samedi. Comme c'est là, son chien est mort."

Ici, c'est la question de la planification personnelle du chauffeur qui est en cause. Cette planification s'appuie sur la fiabilité du camion. Un vrai truckeur insiste toujours pour que son truck soit en bon ordre afin que ses performances personnelles ne soient pas compromises.

> "Avant, je charriais pour Magny Transport entre Montréal-est et Matagami. J'ai charrié longtemps pour eux autres, mais j'ai lâché du jour au lendemain parce que je ne réussissais pas à avoir un truck en ordre. C'est pas possible d'avoir un bon moral avec un truck qui brise tout le temps."
>
> (Val d'Or 1975)

> "Des chums de mon coin en Gaspésie m'avaient demandé de charrier pour eux. Ils s'étaient acheté des beaux trucks flambant neufs pour charrier des billots dans des chemins de bois. Ils se cherchaient des chauffeurs et moi, ils savaient que j'ai toujours chauffé des trucks pis que je magane jamais ça. J'ai fait une journée pour eux. Quand j'ai vu la charge de billots qu'ils mettaient

pour un voyage, je leur ai dit qu'ils brûleraient leurs beaux trucks en dedans d'un mois. C'est bien sûr qu'ils ne m'écoutèrent pas. Alors j'ai lâché la job drette là. J'aime mieux rester chez nous que de scraper des trucks pour rien."

(Baie James 1976)

Somme toute, les truckeurs recherchent constamment et consciemment le bon fonctionnement de leur machine. En réalité, les bris ne peuvent pas être pris à la légère. L'arrêt du moteur, c'est l'arrêt de tout. Au-delà de l'argent, quand un camion se brise, que ce soit celui d'un "brokeur" ou celui d'un chauffeur de compagnie, ce qui importe le plus pour le truckeur, c'est la perte du rythme et de la concentration.

b) la remorque et la cargaison

Sur la route, les chauffeurs sont aussi responsables de la cargaison et de son arrimage quand il y a lieu. Un bris à la remorque ou dans l'arrimage de la cargaison peut vous immobiliser tout aussi sûrement que si le moteur ne fonctionne plus. La remorque et la cargaison sont donc un souci constant pour le chauffeur.

Contrairement à ce qui se passe dans le cas du camion dont le bris vous fait mal au coeur en raison de la personnalisation de la machine, on ne retient de la remorque que l'ennui qu'elle cause lorsqu'elle brise. On change constamment de remorques, ces remorques qui représentent la partie la plus froide, la plus morte d'un camion-remorque. Il en existe un grand nombre de types, compte tenu de la multitude des types de cargaison à transporter. Généralement, toutefois, ce sont des entités qui ne sont pas mécaniquement très compliquées. Elles ont des freins autonomes et le bon

fonctionnement de ces freins est important puisque la conduite s'avère extrêmement dangereuse s'ils ne fonctionnent pas. La plupart du temps, c'est l'arrimage de la cargaison qui cause le plus de soucis. A cet égard, je ferai une exception en citant un passage qui n'est pas tiré de mes notes, mais dont la pertinence m'oblige presque à déroger de mon matériel original: (Martin Joe, The Lorry Driver's Lot, p. 49)

> "I watched a lorry driver preparing for his journey the other day. His load consisted of cardboard boxes of several different sizes and rose above the deck of the lorry to a height of about eight feet. The trailer of the lorry was about 30 feet long and eight feet wide. To protect his load from wind and rain and thieves and to keep it steady, it was necessary to "rope and sheet it". It was raining heavily. This particular driver was clearly experienced and worked hard and fast. I watched him with admiration and some scorn, I am a tanker driver and though we have our own worries, insecure load in this sense, are not among them. It was about an hour before he finished and by then he was soaking wet. Probably as much with sweat as with rain. He was a fat man as many drivers are."

Ce passage, en plus d'être intéressant sur le plan comparatif et de nous montrer une partie du travail d'un chauffeur en Angleterre, est surtout valable en ce qu'il résume admirablement la difficulté de bien arrimer la cargaison. En Abitibi, les voyages de planches et de bois demandent beaucoup de soins quant à l'arrimage et pour les chauffeurs, il est beaucoup question de chaînes et d'attaches. (Amos 1976)

> "Un voyage de bois arrive dans la cour à destination de Chapais. Le chauffeur descend du camion en furie: "Ces maudits malades-là avaient chargé la float le long d'un mur et je n'ai pas pu chaîner avec les attaches du côté du fossé. Là, je dois les changer de côté si je veux continuer. C'est deux fois plus d'ouvrage."

Les voyages mal attachés peuvent évidemment chavirer et causer de graves accidents. Le chauffeur d'un voyage de bois est continuellement en train de vérifier la tension sur les chaînes en jetant des coups d'oeil répétés dans ses rétroviseurs. Il doit s'arrêter souvent pour les resserrer.

Autres cargaisons, autres problèmes. Les chauffeurs qui remorquent des citernes n'aiment pas se souvenir que le moindre petit dérapage peut rapidement devenir une catastrophe pour eux. Combien de chauffeurs ont péri en recevant sur eux le contenu de leur citerne? Ces citernes ont en effet la caractéristique de s'ouvrir comme une boîte de conserve quand elles subissent un bon choc. Or, quand on transporte du goudron à 350° F, la moindre perte de contrôle peut entraîner la mort.

Un dernier commentaire sur les cargaisons m'amène à préciser, comme j'avais entrepris de le faire lorsqu'il fut question de la force des moteurs et de la charge, que le poids et la répartition du poids sont des facteurs absolument importants dans toutes ces facettes de la sécurité. Sur les chemins souvent glissants du nord, il importe que la cargaison soit bien arrimée et que le poids soit bien réparti: (Baie James 1974)

> "En montant, j'ai mis deux jours pour faire la route entre Matagami et LG2. C'est pas parce que c'était glissant ou à cause du verglas de vendredi. Tu peux toujours t'arranger pour rouler sur la glace. C'est seulement que c'est que ces hosties de caves de l'entrepôt, les brillants qui avaient chargé mon voyage, l'avaient fait tout de travers. Mon premier trailer n'avait pas de poids, l'autre était chargé pour dix. Avec ça, j'ai failli me tuer cent fois. C'est dangereux en tabarnak de conduire avec des trailers mal chargés. Tu peux pas compter sur les gars qui chargent. Ils se crissent des chauffeurs. Toi, le chauffeur, fais-le le voyage de fou! Ils sont pas sur la route pour nous voir aller en risquant de prendre le clos à toutes les minutes."

"L'hiver, les gars aiment charrier pesant. Ils recherchent les voyages de planches. Quand c'est du bois vert, c'est encore mieux. C'est moins glissant quand tu es pesant. L'été, c'est le contraire. Ils veulent rouler plus vite et charrier moins lourd."

(Rouyn 1975)

Les histoires ne manquent pas qui racontent les catastrophes causées par des cargaisons mal chargées, les voyages qui se sont renversés, les remorques qui se sont détachées. C'est donc une préoccupation première des truckeurs de garder constamment un oeil ouvert sur ce qu'ils "charrient".

c) les roues et les pneus

Un dernier point concerne les problèmes causés par les roues. Une roue qui bloque, qui se détache ou qui casse, un pneu qui éclate ou qui perd sa semelle, voilà des bris relativement fréquents, qui par leurs conséquences, préoccupent grandement les truckeurs. J'ai déjà mentionné que les camions d'aujourd'hui brisaient moins souvent que ceux d'autrefois (voilà 30 ans) et cette observation est valable pour les roues et les pneus.

L'amélioration technique des remorques a largement contribué à réduire les bris au niveau des roues: les essieux supplémentaires, les essieux amovibles (écartables) sont autant d'améliorations qui réduisent les risques. Le poids de la charge est mieux réparti sur l'ensemble des roues. Autrefois, par exemple, lorsqu'il n'y avait pas d'essieux supplémentaires sous le centre de la remorque, celle-ci pliait constamment sous de lourdes charges et ce mouvement de la structure influençait directement la conduite. (Saint-Faustin 1976)

"J'ai un bien mauvais trailer aujourd'hui. C'est une vieille float de la compagnie X. Avec le voyage de bois qu'on charrie, on serait bien mieux

> greillé avec une float neuve, avec un essieu dans le centre. Sens-tu les coups que ça donne? C'est la float qui plie sous le poids. Du bois vert, c'est pesant en tabarnak. Y a même pas d'essieux spreadés en arrière de ce maudit trailer-là. Comme dans l'ancien temps. A part de ça, j'ai un maudit lousse dans le volant. Cet autocar là, je suis le seul à être capable de le conduire. Les autres veulent pas y toucher. Ils ont pas confiance au volant. Moi, je connais bien le lousse et j'y suis habitué. Ca fait partie de ce truck-là. C'est une bonne chose parce que comme ça, je suis le seul à le conduire avec mon partner. C'est notre truck. Personne y touche."

Notons au passage que cette remarque d'un truckeur illustre admirablement la relation particulière qui s'établit entre l'homme et son truck. Ce dernier peut bien avoir ses défauts et ses faiblesses, mais dans la mesure où le chauffeur s'accorde avec celles-ci, tout va pour le mieux. Par ailleurs, pour en revenir à la question des roues et des remorques, il est clair qu'il y a un rapport d'efficacité entre le nombre d'essieux qui supportent la charge et le rendement des roues et des pneus. Premièrement, l'essieu central supplémentaire est facultatif: lorsque le camion ne transporte pas de charge (lorsqu'il est allégé), le truckeur relève cet essieu qui ne joue plus aucun rôle. Car il faut spécifier que cet essieu central comporte certains inconvénients et impose des restrictions sur la conduite: (Baie James 1975)

> "Un gars pas habile peut avoir beaucoup de problèmes avec ses pops (essieu central facultatif). Tu peux pas tourner un coin carré avec les pops à terre. Il faut que ton trailer avance parce que si tu vires lentement, tes pops virent sur la place et c'est là que tu débarques tes tires de sur le rim. J'en ai vu des jeunots en arracher. Pour virer carré, t'as pas le choix, il faut que tu lèves tes pops. Pour pas débarquer tes tires, il faut que tu en prennes très grand pour virer, mais ça, tu n'as pas toujours le choix."

Finalement, cette question des essieux facultatifs et amovibles est directement liée au problème de la charge. Cette technologie nouvelle s'est rapidement établie au Québec où l'on serait porté à croire que les transporteurs sont moins contrôlés qu'ailleurs quant au poids qu'ils transportent.

Car si ces nouvelles remorques sont si populaires au Québec, "c'est peut-être bien qu'on y charrie plus pesant qu'ailleurs." (Répartiteur,Abitibi). A la Baie James, le phénomène est évident: il y a un problème de surcharge qui fait que les anciennes remorques à deux essieux à l'arrière sont inadéquates et deviennent des sources constantes d'ennuis et de bris au niveau des roues.

La qualité des pneus s'est aussi grandement améliorée. Les pneus radiaux, dont à peu près tous les camions et remorques sont aujourd'hui pourvus, réduisent considérablement la fréquence des crevaisons. Bref, depuis quelques années, les truckeurs passent beaucoup moins de temps à remettre leurs roues ou leurs pneus en état de rouler et cette amélioration représente un grand changement dans le travail quotidien des camionneurs. (Mont-Laurier 1976)

> "En 1956, quand je charriais entre Montréal et Matagami, je faisais en moyenne dix flats par voyage. Presque toute la route était en gravelle et vraiment on n'était pas greillé en tire. On roulait avec des fesses,des tires usés à la corde sur des chemins de garnottes comme on n'en voit plus. Pis on charriait pesant pareil. Alors, les flats, amène-les à la douzaine!"

Il faut savoir que ces problèmes de crevaisons fréquentes font partie de la sous-culture des camionneurs ayant une certaine expérience. Crevaison

veut dire misère, ennui, retard, malchance, malheur et parfois, drame. Même si la technologie s'est améliorée et même si les routes sont meilleures, les risques sont toujours là. D'autant plus que ces technologies ont permis de passer du camion-remorque de dix-huit roues à celui, très fréquent de vingt-deux roues pour une seule remorque (en incluant bien sûr le tracteur). Sur la route de la Baie James, dans les cas de doubles remorques de quarante-cinq pieds, j'ai observé des véhicules de trente-quatre et trente-six roues. On comprendra que les sources d'ennuis soient nombreuses.

Les crevaisons ou les bris de roue sont donc source de problèmes et ces problèmes dégénèrent parfois en situations dramatiques. Une roue qui frotte ou qui bloque peut prendre feu si le chauffeur ne s'en avise assez tôt. Les éclatements de pneu sont aussi à craindre, car ils peuvent provoquer une perte de contrôle. Toutefois, toutes les roues n'ont pas une importance égale par rapport à la conduite. Lorsqu'un pneu éclate sous la remorque, l'incident n'est pas dramatique. Mais si une des deux roues avant, les roues de direction, éclate, c'est souvent la catastrophe. (Matagami 1976) "La semaine passée, j'ai descendu la grande coulée sans slacker une seconde. J'étais bien chargé de planches. J'ai dû sauter le pont à 85 milles à l'heure. J'ai pris une chance en faisant ça. Si un tire pétait en avant, j'étais fait comme un rat."

Aux pneus crevés, aux pneus éclatés, s'ajoutent les roues brisées. Quelle que soit la roue, lorsqu'elle est brisée, il faut la réparer avant de poursuivre sa route. Généralement, les roues brisent à cause d'une

surcharge. J'ai personnellement expérimenté le désagrément d'avoir à remplacer une roue brisée par un froid sibérien et je puis témoigner qu'il s'agit d'une tâche pour le moins ingrate.

Le froid intense est un autre facteur qui vient influer sur le rendement des roues et des pneus. Par très grand froid, les roues gèlent et bloquent sur les routes glissantes. Les pneus aussi présentent des caractéristiques nouvelles. Les truckeurs disent que lorsqu'un camion n'a pas roulé depuis quelques heures et qu'il fait extrêmement froid, "les roues tournent carré".

Aujourd'hui, la plupart des syndicats ont obtenu que les chauffeurs ne soient pas tenus de réparer eux-mêmes les bris en général et les crevaisons en particulier. Cela tend vers le principe voulant que le chauffeur soit exclusivement un chauffeur et non un mécanicien ou un préposé à l'entretien du camion (dans la même ligne, comme on le verra plus loin, les chauffeurs, par le biais de leur syndicat, ont réussi à ne plus être considérés comme des préposés au transbordement des marchandises).

En principe donc, les chauffeurs de compagnie, qui sont tous syndiqués, ne réparent pas eux-mêmes les bris qui surviennent sur la route. Dans la réalité, les choses se passent autrement. Sur la route de la Baie James en particulier, les conditions d'isolement et le rythme de travail font que le chauffeur ne fera appel à des spécialistes pour réparer ses roues ou ses pneus que s'il ne peut vraiment pas le faire lui-même ou avec l'aide de confrères qui se seront arrêtés (ils le font toujours) pour lui donner un coup de main. Autrement, il perdrait trop de temps. Sans pouvoir l'affirmer

avec certitude, il semble bien que cette attitude visant à se dépanner soi-même pour sauver du temps ne soit pas particulière aux truckeurs de la Baie James. Elle caractériserait la plupart des chauffeurs d'expérience qui sillonnent les routes du nord du Québec. Afin de conserver son rythme de travail, le nombre de milles parcourus et, partant, son salaire, pour affirmer aussi son autonomie et son expérience, le chauffeur ne consent qu'à regret à retarder son voyage de plusieurs heures afin de permettre aux dépanneurs spécialisés de venir le rejoindre. Car il faut bien souligner que "ce n'est pas n'importe quel garage du coin qui peut jouer dans un camion." Ainsi, il n'est pas rare que les dépanneurs spécialisés arrivent de très loin pour venir réparer ou remorquer un camion-remorque qui s'est brisé quelque part "au milieu de nulle part". En somme, ce qui importe, c'est de charrier le plus possible et la plupart des truckeurs ne veulent pas perdre des heures de route pour qu'un principe syndical soit respecté. Il reste que le principe est tout à fait important et que les truckeurs qui m'en ont parlé, y attachaient justement une grande importance.

A cet égard, la situation des truckeurs indépendants est plus difficile que celle des chauffeurs de compagnie. Ils doivent se dépanner eux-mêmes et lorsqu'ils ne le peuvent vraiment pas, ils assument tous les frais de dépannage. Pour le chauffeur de compagnie, il est toujours bon de savoir que si vous ne réussissez pas rapidement à vous dépanner vous-mêmes, c'est dans l'ordre des choses d'en appeler à un dépanneur. Voilà quelques années pourtant, les chauffeurs de compagnie n'avaient aucune protection du côté de la compagnie s'ils choisissaient de se faire dépanner. C'était un bien mauvais chauffeur que celui qui ne se débrouillait pas seul, Les chauffeurs

se sentaient obligés de tout faire eux-mêmes et cela n'était pas toujours facile. (Saint-Jovite 1976)

> "J'ai vu ce petit homme-là pleurer comme un enfant devant une roue dont il ne pouvait pas dévisser les noix. Il faisait un frette noir et il gelait comme une crotte. Il faisait pitié à voir, complètement impuissant devant sa roue qu'il ne réussissait pas à démancher. C'est dans ce temps-là qu'un gars pense à tout lâcher... parce que c'est trop dur."

C'est aussi dans ces moments-là que les chauffeurs s'entraident le plus. Car autant la machine, lorsqu'elle marche bien peut facilement devenir le lieu de développement d'un lien chaleureux entre elle et le truckeur solitaire, autant, lorsqu'elle se brise, elle affiche soudainement sa froideur, sa cruauté et son inhumanité. Elle redevient alors une masse de fer, un corps insensible et froid, un ennui monstrueux, du métal immobile. Rien n'est plus mort qu'une machine brisée. Ici, elle rapetisse le chauffeur et l'investit d'un grand malheur, car c'est avec un grand désespoir et un certain vertige qu'il se mesure seul à tant d'inertie.

Voilà pourquoi, quand un camion est brisé sur les bords de la route, d'autres truckeurs s'arrêtent; plusieurs chauffeurs se réunissent pour essayer d'y faire quelque chose certes, mais surtout pour empêcher qu'un chauffeur se retrouve seul face à son camion brisé.

La nuit des truckeurs

"Pendant que vous dormez paisiblement dans votre maison, nous, nous transportons les biens qui feront demain votre confort", disait une réclame de l'Association des Camionneurs du Québec en 1977. Or, il est bien vrai que c'est surtout la nuit que vivent les truckeurs.

Mais il serait peut-être plus juste de formuler autrement cette observation. Dans la mesure où la semaine normale d'un truckeur ne tient pas compte de modèles tels que des horaires fixes de huit heures ou des maxima de 40 ou 45 heures, dans la mesure aussi où les trajets sont parfois très longs et qu'ils demandent plus d'une journée pour être parcourus, la nuit en vient à se confondre avec le jour dans une sorte de continuum qui n'est autre chose que les 2000 milles et plus que chaque truckeur doit parcourir à chaque semaine pour se "faire un salaire".

Par contre (ou dans le prolongement de ce qui vient d'être dit), quiconque a roulé la nuit sur les grandes routes du Québec aura remarqué que c'est précisément les moments où les camionneurs sont les plus nombreux. Il y a bien sûr la relative absence des automobilistes qui fait ressortir davantage la présence des camionneurs. Il y a aussi les habitudes collectives des truckeurs qui, la nuit se réunissent nombreux dans des points précis, les restaurants de camionneurs. Il reste que c'est surtout la nuit que la plupart des compagnies veulent voir leurs camions sur la route. Conséquemment, il est juste de dire que le transport de longue-distance se fait surtout la nuit. Si les compagnies préfèrent transporter la nuit parce que toute l'organisation du transport de longue-distance les y invite (voir chap. I), de leur côté, les truckeurs eux-mêmes n'apprécient guère cette tendance organisationnelle.

Pour eux, la nuit reste la nuit et même si cette période comporte ses avantages, la tranquillité sur la route principalement, elle a aussi des inconvénients dont le moindre n'est pas celui de mettre en perspective

la marginalité des chauffeurs qui, au long de nombreuses nuits, voient les difficultés inhérentes à leur métier prendre parfois d'inquiétantes proportions.

> "La nuit, c'est dur pour les yeux. Des fois, c'est dur de bien voir. C'est sûr qu'on connaît le chemin, mais il faut quand même voir ce qu'il y a dessus. L'été, la nuit, quand il pleut sur l'asphalte noir, tu aperçois un orignal noir après être rentré dedans. Par contre, l'hiver, sur l'asphalte blanchi par le sel, là tu vois bien l'orignal. Mais la vie est bien mal faite. C'est l'été que l'orignal se tient dans le chemin."
>
> (Parc LaVérendrye 1976)

> "La nuit est supportable jusqu'à trois heures et demie du matin. A cette heure-là, tu commences à sentir que c'est par normal. La dernière partie de la nuit, c'est le pire boutte. Crois-moi, je connais ça. J'ai toujours été chauffeur de truck et ça fait 30 ans que je conduis la nuit. Tu finis par sentir que c'est pas normal. Je ne suis pas le seul. Tu remarqueras que beaucoup de gars collent sur le côté et dorment dans leur truck à ces heures-là, vers quatre heures du matin. C'est très dur sur un gars. Tous les chauffeurs de truck sont pareils et ils font la même chose: ils haïssent la nuit dans son dernier boutte. Pourtant, c'est la nuit qu'on nous fait charriet le plus. Finir un voyage la nuit ou faire un bout pour s'avancer, ça peut toujours se prendre. Mais moi, ce qui me décourage le plus, c'est de décoller (commencer un voyage) la nuit, à la noirceur. C'est à croire que la compagnie cherche rien que ça: nous écoeurer et nous faire partir à la noirceur."
>
> (Baie James 1976)

Il est entendu que la nuit n'est pas une période idéale pour travailler. Dans le même souffle cependant, il est dit aussi que la nuit est la période privilégiée du camionneur idéal. C'est un facteur extrêmement important dans la définition que le groupe des truckeurs se fait de lui-même.

La marginalité, ici inscrite dans le critère de la vie nocturne, est toute aussi affirmée qu'elle est décriée. La nuit, les truckeurs occupent vraiment tout l'espace routier, ils baignent dans leur environnement propre. Ils se regroupent, communiquent, travaillent ensemble, se parlent et se doublent fréquemment.

Tout cela est vrai pour les routes où il y a effectivement beaucoup de camionneurs et où les points de rencontre, les relais routiers sont nombreux. Sur la route de la Baie James, il importe de faire des distinctions. Quant à l'univers routier lui-même, c'est une route où il n'y a que la route. Malgré leur nombre, les truckeurs finissent par se disperser le long de ce 400 milles. En l'absence des autres, ainsi qu'en l'absence des composantes normales des univers routiers où les activités sont plus intenses, c'est la solitude elle-même qui s'intensifie. La conséquence immédiate est le grossissement particulier de tous les risques et difficultés qui font déjà partie du métier de truckeur. Il n'est pas exagéré de dire que la route de nuit, dans le contexte de la Baie James, multiplie les perspectives de ce qui est déjà, en situation normale, considéré comme une performance difficile où on gagne chaque mille parcouru. (Baie James 1976)

> "L'autre nuit, je checkais mes tires et je pissais aussi quand les loups sont sortis sur le chemin drette en avant du truck. Comprends-tu que j'ai rembarqué dans mon truck. A c't'heure, la nuit, quand je débarque du truck, j'amène ma hache. J'ai un bon bras; avec une bonne hache, ça prendrait une hostie de bonne tête pour pas se fendre du premier coup. A part ça, un gars sur les nerfs, ça fesse en tabarnak. Ca fait que les loups, avec ma hache, y peuvent venir. C'est la nuit que les loups rôdent. C'est parce qu'ils ont faim. L'autre nuit, j'en ai écrasé un. Je pense que j'ai passé dessus avec tous mes tires d'un bout à l'autre de la van. Chargé comme c'était, j'ai dû le mettre plate comme une galette.

> Personne aurait pu le réchapper. Le gars qui me suivait m'a dit que le loup ne s'était pas relevé... et qu'il était pas mal aminci. J'aurais peut-être pu arrêter pour lui prendre les oreilles. Y paraît que ça vaut de l'argent. Mais arrêter ma riggin avec un autre truck qui me suit derrière en plaine nuit, je pense que les oreilles auraient pas payé les dommages."

La sauvagerie du pays s'infiltre ainsi à la faveur de la nuit. Dans ces conditions, un truckeur ne s'éloigne jamais trop loin de son camion qui représente toute sa sécurité. (Baie James 1975)

> "Une fois, je m'étais arrêté pour dormir dans mon truck sur le bord du chemin. Quand je me suis réveillé après une heure ou deux, j'ai eu une maudite surprise en me relevant la tête. Un lynx était couché sur le hood. C'est pas gêné un lynx. Il me fixait. Je suppose qu'il cherchait de la chaleur. J'ai pas traîné là..."

Les animaux sauvages, le froid, la solitude, tout est amplifié durant les nuits des routes frontières. J'ai d'ailleurs remarqué que les chauffeurs aimaient beaucoup que je les accompagne de nuit sur la route de la Baie James, ce qui ne fut pas toujours le cas sur d'autres circuits moins menaçants.

Il y a aussi le sommeil, dont nous reparlerons en détail au prochain chapitre, qui représente sur la fin de la nuit une menace très réelle. (L'Annonciation 1976)

> "Jamais je ne me suis habitué à passer facilement à travers la nuit. Quand la clarté commence à reprendre, je cherche à dormir et je fais des grands bouttes sans m'en apercevoir. Comme là, j'oublie complètement le chemin qu'on vient de faire depuis Mont-Laurier. La prudence, ça serait de coller et de dormir dix minutes."

Finalement, la nuit exalte la capacité de concentration et risque même de la pousser jusqu'à un certain type d'hypnose, en passant par de profonds états de méditation. (Baie James 1975)

> "La nuit, un gars jongle fort quand il n'y a rien pour te distraire. Jongler trop fort, c'est pas bon. Si t'as des cassettes, tu viens qu'à te tanner. Moi, je chante et je parle tout seul pour m'empêcher de penser. Si j'avais un CB, je placoterais avec les autres. La route est dangereuse si tu penses trop."

Nous reviendrons plus loin sur tous ces points extrêmement importants. Pour les fins de la démonstration, je n'ai voulu ici que donner les éléments qui permettent de comprendre que la nuit est effectivement l'environnement où tous les éléments qui composent le métier de truckeur dans ses particularités les plus fines, se trouvent comme exacerbés et où tous les risques se rapprochent de leur limite.

L'accident

La plupart des bris et des contraintes dont nous venons de donner une description se retrouvent dans un registre tout à fait particulier lorsqu'ils débouchent sur un accident grave.

Dans le milieu des truckeurs, le spectre de l'accident est omniprésent et il nécessite la production d'un ensemble d'attitudes et de discours pour être mentalement supportable.

La chose n'arrive qu'aux autres. Cela arrivera lorsque je serai dû. Il faut chasser cela de son esprit et se dire que ça n'existe pas. Je ne crains pas la mort parce qu'il faut mourir de toute façon. Un bon chauffeur ne risque rien car il contrôle toutes les situations. Les accidents

n'arrivent jamais aux bons chauffeurs. Ceux qui se cassent la gueule sont ceux qui se pensent bons, qui se prétendent en contrôle de la situation mais qui ne le sont pas. Ce sont surtout les jeunes qui se cassent la gueule. „Quand cela fait trente ans qu'on est truckeur et qu'on ne s'est pas encore tué, c'est que c'est pas pour nous.

Chacune de ces propositions, par ailleurs répandues dans l'univers des automobilistes, vise à minimiser l'importance ou l'imminence de l'accident. Compte tenu du kilométrage parcouru et des risques encourus sur des routes où les impondérables sont nombreux, dans des machines dont la technologie est faillible et sujette à bien des négligences, il faut bien admettre que pour un truckeur, la probabilité d'au moins un grave accident sur une période de trente ans est assez élevée. Tous les truckeurs savent cela. Ils ont conscience d'exercer un métier risqué. C'est pourquoi ils attachent une si grande importance à la prudence, à l'expérience et au savoir-faire. En d'autres termes, ils compensent par leur compétence au sens strict, par leur "professionnalisme" comme certains aiment souvent le dire. Malgré les risques élevés et en considérant le nombre des camions qui sillonnent les routes, les accidents graves sont relativement peu fréquents. Il faut donc penser que si les risques s'élèvent à mesure qu'on accumule les kilomètres, cela n'est vrai que jusqu'à un certain seuil où un autre facteur vient jouer à l'inverse: l'habitude de la route ou un savoir-faire accru, ce qui revient à la même chose.

L'accident est là cependant et il suscite beaucoup d'attention de la part des truckeurs. On l'étudie et on le classifie. Il y a l'accident qu'on a recherché, celui après lequel on a couru. Un camion trop lourdement chargé ou mal chargé, une cargaison mal arrimée, une défectuosité

qu'on connaissait mais dont on ne se préoccupait pas assez, une manoeuvre attribuable à l'inexpérience ou à l'imprudence, ce qui, dans les deux cas, nous renvoie à ces instants extrêmement dangereux où le chauffeur ne contrôle pas totalement la situation. Lorsqu'il est démontré que ces raisons sont à la source d'un accident grave, il est entendu que le chauffeur impliqué a, en quelque sorte, "couru après sa perte" parce qu'il n'avait pas respecté tous les canons de la profession.

Il y a ensuite l'erreur de jugement dont personne n'est à l'abri. Paradoxalement, plus on roule, moins fortes sont les chances de se tromper puisqu'on est en bonne forme pour la conduite. Par contre, c'est souvent la fatigue qui entraîne la petite faute qui déclenchera le mécanisme de l'accident mortel. Il y a ainsi une catégorie d'accidents imputables au rythme exagéré de travail d'un camionneur en particulier.

Finalement, il y a l'imprévisible. A ce niveau, tout peut arriver. Il est entendu qu'il s'agit là du facteur qui emporte les meilleurs. De nombreux récits d'accidents mortels se réfèrent à cette cause primordiale: l'imprévisible est survenu. Cet imprévisible, c'est un volant qui bloque soudainement, une roue qui se détache sans que personne ne soit en mesure de le prévoir, c'est la chaîne retenant la cargaison qui se rompt tout à coup. Ce peut être aussi cette voiture qui roule en sens inverse et qui, au tout dernier instant, fonce sur le camion ou encore celle que quelqu'un a abandonnée au milieu de la route, dans une courbe, au moment où souffle une forte poudrerie réduisant la visibilité à presque rien. Des cas fort surprenants me furent relatés qui illustrent plus encore les accidents que

l'on ne prévoit pas: sur un "cab-over", la cabine se détache de ses amarres et se relève en pleine course; une remorque prend feu à l'intérieur; la route s'effondre soudainement; un bloc de pierre se détache d'une paroi rocheuse et tombe sur la route, etc.

J'ai remarqué que beaucoup de truckeurs attachaient une grande importance aux accidents, de camions et de voitures, dont ils sont les témoins. Il faut dire que, outre la route de la Baie James où les voitures privées ne sont pas admises à circuler, les truckeurs sont destinés à voir des accidents fréquemment. Les chauffeurs d'un certain âge se plaisent à dire qu'ils ont tout vu à ce chapitre depuis le temps qu'ils ont débuté dans le métier.

Les récits sont détaillés, macabres parfois. Cependant, plus que de simples spectateurs ou de sinistres voyeurs, les truckeurs, pour la majorité, se définissent comme des acteurs qui s'impliquent.(Transcanadienne 1977)

> "Personne ne voulait s'approcher de cette voiture en feu. La pauvre femme allait brûler tout rond si personne ne l'aidait. Tous criaient que la tank à gaz allait sauter. Seul un gars de truck a eu le guts de s'approcher pour essayer de débloquer la porte. Il y avait au moins cent personnes qui regardaient. Mais le truckeur était tout seul de sa gang et tout seul, il ne réussissait pas à arracher la porte. Il criait pour qu'on l'aide mais personne ne venait. La femme est morte brûlée. A trois ou quatre hommes, ils l'auraient sortie à temps, mais un homme tout seul pouvait pas réussir. Le gars de truck avait fait son possible. On peut rien dire contre lui. Mais pour tous les autres..."

Cette histoire, tirée d'un fait divers et commentée par un truckeur, indique assez que les truckeurs se perçoivent comme faisant intégralement partie de la route où rien ne peut leur être étranger. Les accidents sont chose relativement courante pour les routiers professionnels et ils ne s'en détournent pas dans les cas où ils pourraient être utiles. Les accidents des autres les regardent de près et ils interviennent lorsque faire se peut.

Il s'agit d'une attitude distinctive qui renforce le sentiment d'identité du groupe des truckeurs "car on sait très bien par ailleurs que les automobilistes, eux, ne font pas ça". La fraternité des truckeurs joue à un point tel qu'il est entendu qu'un vrai truckeur a bien souvent le réflexe de se sacrifier lui-même afin d'éviter les catastrophes. (Saint-Faustin 1975)

> "Le gars, un Provost je pense, descendait la côte du Sauvage, bien chargé et pesant en masse. C'était de la belle glace, mais ça descendait bien si personne ne lui sautait dans la face. Comme de fait, un petit char européen bourré de monde et d'enfants perd le contrôle devant lui et se place de travers dans le chemin. Plutôt que de foncer dedans, ce qui lui aurait rien fait comme dommage à lui, mais qui aurait tué tout le monde dans le petit char, il a choisi carrément de prendre le clos. Mais le clos à cette place-là, il est à 150 pieds plus bas. Ca fait que, salut mon gars, tu reverras plus ta femme..."

Bien sûr, c'est une décision que personne ne voudrait avoir à prendre, mais il importe de noter que quant à son issue, cette histoire obtenait un certain consensus de la part des truckeurs. Puisque ces camions sont si gros et si lourds, en même temps que très rapides souvent, et parce que

le chauffeur en est le responsable ultime, on se rappelle toujours qu'une pareille masse peut causer des dommages incroyables lorsqu'elle échappe à tout contrôle. Il faut donc la contrôler à tout prix, jusqu'au bout, quitte à ce que ce bout soit la destruction de la machine et la mort du chauffeur dans un lieu où il n'y a que ces deux partenaires qui disparaissent. Là-dessus, les chauffeurs s'entendent.

Car on a déjà vu l'inverse, c'est-à-dire une situation où le chauffeur a choisi de sauver sa propre vie au détriment de celle des autres. Ces cas font aussi l'objet de commentaires et le trait dominant de ces derniers pourrait se résumer ainsi: on le comprend bien, mais on ne l'approuve pas. (Abitibi 1976)

> "C'est à Chambord, quand tu arrives de la Mauricie par la route de La Tuque au Lac St-Jean. C'est le cas de le dire, tu descends vers le lac. Il y a une grande côte et en bas, c'est le lac. Tu fais ton stop en bas et tu vires à gauche ou à droite, à ton goût, sur la route qui fait le tour du lac. Entre le lac et le stop, il y avait une maison et un garage pour le gaz. Ben une fois, un chauffeur qui charriait un gros voyage de billots, a manqué de brake drette dans la côte en arrivant presqu'en bas. Il a sauté en bas du truck et il l'a laissé descendre tout seul. Le truck est rentré dans la maison en bas en pleine nuit. Tu penserais que la maison l'a arrêté. Jamais! Le truck est allé jusqu'au lac et il a amené le maison démolie avec lui. Un petit gars est mort. Un truck, c'est pesant et il faut penser à deux fois avant de sauter en bas. Le gars aurait pas dû sauter avant d'être certain que son truck irait pas se ramasser quelque part pour démolir des maisons ou pour tuer quelqu'un. Mais la peur de mourir, c'est fort en christ..."

Sur les incidents et les accidents, la venue des radios dites "Citizen's Band", les fameux CB, a accentué chez les truckeurs une vigilance déjà bien implantée. Pour eux, les CB ont accéléré la diffusion de l'information concernant les accidents. A l'instar de n'importe quel "CBer", les truckeurs utilisent leur radio pour envoyer des messages urgents ou pour dépanner ceux qui sont en détresse. On verra dans un chapitre ultérieur que ces radios ont plusieurs autres fonctions dans le milieu des truckeurs. Toutefois, il importe à ce stade de souligner qu'entre plusieurs autres rôles, le CB des truckeurs est fortement utilisé pour communiquer des informations urgentes en cas d'accident sur la route. Toutefois, dans le cas des utilisateurs en général de la radio CB, il se trouve de nombreux cas où les policiers de la route ont à se plaindre des excès de zèle de la part de bons samaritains qui rapportent des accidents qui ne nécessitent aucune intervention urgente. Mais une fois de plus, les truckeurs se tirent bien de cette critique fort répandue dans les milieux policiers, tout simplement parce qu'ils en sont exclus. On se réfère à eux comme à des professionnels de la route et, à ce titre, leurs appels radio sont toujours pris au sérieux, selon les dires des policiers. (Grand-Remous 1976) "Les chauffeurs de truck ne se comparent pas à ces gens qui se prennent pour des policiers et qui patrouillent les routes en quête de sensationnel et qui en inventent quand ils n'en trouvent pas."

Revenons-en donc, pour conclure, sur les accidents impliquant les truckeurs eux-mêmes. Il est dit, dans les milieux de transport par camion, que les camionneurs en ont peu, compte tenu du nombre incroyable de milles

parcourus annuellement. Les compagnies privées entretiennent sous ce rapport un certain climat d'émulation qui s'apparente aux campagnes de sécurité au travail que l'on retrouve dans les autres secteurs industriels.

A la Baie James, il serait plus juste de parler du cas particulier de la route de la Baie James; il me fut impossible d'obtenir des statistiques sur la fréquence des accidents graves impliquant des camions-remorques. Il est raisonnable de supposer qu'ils étaient plus fréquents qu'ailleurs dans la province. Etant donné le caractère provisoirement privé de la route, les Compagnies et les chauffeurs prenaient certains risques qu'ils n'auraient pas pris autrement et les règles de sécurité en vigueur partout ailleurs dans la province n'étaient pas, à bien des égards, toujours respectées.

Le système des doubles-remorques de 45 pieds fut certainement à l'origine de nombreux accidents. Le rythme accéléré de travail, l'absence de contrôles suivis sont autant de facteurs-types qui augmentent inévitablement les risques.

Par le biais des informations fournies par les truckeurs eux-mêmes, il n'apparaît pas que mon hypothèse sur la fréquence des accidents de camions sur la route de la Baie James soit très exagérée.(Baie James 1975)

> "Des voyages de fou, des gars à moitié morts. A part de ça, la route est pas si facile quand tu la connais pas. Il y a des courbes qui se laissent pas prendre de même. La semaine passée, c'est ce qui est arrivé avec le gars qui s'est tué en prenant le clos. Il allait trop vite pour la courbe et pour ce qu'il charriait. Du caltar encore. Ca brasse dans une tank quand la courbe est raide pis que tu donnes des coups

> pour rester dans le chemin. Le gars connaissait pas assez la route. Il devait arriver de Montréal et faire son premier voyage. Il paraît qu'il a versé tout d'un coup. Pis là, il a lutté contre le roc. La tank s'est ouverte, le gars s'est brûlé. La roche est toute noire où c'est arrivé. J'ai des photos de cet accident-là. D'ailleurs, si tu veux les voir, j'ai plusieurs photos des accidents ici depuis trois ans. Il y en a eu des bonnes. C'est parce que ça roule en hostie icitte, mon homme."

La route de la Baie James, de par ses caractéristiques propres et de par le climat général relié au projet de la Baie James où tout est relativement disproportionné, cette route donc, est un milieu privilégié pour céder à la tentation de surcharger les camions, de conduire trop longtemps sans se reposer, de donner des responsabilités de chauffeur à des individus inexpérimentés, de prendre des chances et de commettre quelques imprudences. De plus, les conditions de la route sont fréquemment difficiles. Elles le sont souvent à cause du temps qu'il fait et elles le furent longtemps au moment où on la construisait.

Les routes nordiques en général et la route de la Baie James en particulier, ont la caractéristique de provoquer le truckeur qui, s'il est inattentif ou inexpérimenté, s'il ne se concentre pas totalement sur sa propre sécurité et sur celle des autres, se laisse aller à une certaine euphorie qui lui fait croire que, sur cette route-là, tout est permis. Elle est longue, sans aucune distraction, surtout la nuit; par peur ou par ennui, certains essaient d'en finir le plus rapidement possible. En l'occurrence, les chauffeurs voient dans cette attitude un penchant fort dangereux, car c'est souvent de cette façon que de nombreux gars sont effectivement arrivés au bout de leur route un peu plus tôt qu'ils ne l'avaient jamais espéré./

CHAPITRE VI

DIFFICULTE D'ETRE

"I'm a natural born truck drivin'man
Some men were born to be great lovers
Some men were born to carry a gun
But I was born to drive a big old diesel
I fought with the diesel
And the diesel won."

(Chanson pour truckeur)

Introduction

Dans le précédent chapitre, j'ai tenté de donner une description sommaire, mais importante dans le contexte, de certains éléments pratiques et techniques qui composent le métier de camionneur et qu'un individu doit maîtriser pour y être constamment confronté. Il s'agissait d'isoler des difficultés courantes et de décrire les connaissances techniques et les pratiques concrètes qui s'adressent à cet ensemble de problèmes. Comme annoncé en introduction, le but ultime de cette description et de ce relevé était de démontrer que le métier de truckeur dépasse de beaucoup la simple définition d'un chauffeur de véhicule, définition qui en soit est vide de contenu.

Dans le présent chapitre, la description va se situer dans le prolongement de ce qui précède avec la distinction suivante: les difficultés et les compétences requises dans ce cas relèvent d'un ordre plus général, celui des coûts particuliers infligés à la personne à partir du moment où elle entre de plain-pied dans l'univers de transport de longue-distance. Nous allons donc aborder les questions d'adaptation particulière visant à résoudre des contraintes qui appartiennent en propre à l'univers des truckeurs dans son ensemble. Néanmoins, je maintiendrai une fois de plus la description au niveau de ce qu'est concrètement le métier. Disons que nous nous attachons maintenant à la partie la plus abstraite et la plus générale de l'environnement des difficultés concrètes et pratiques. Pour l'aborder, j'articulerai la présentation autour de la réalité du rythme et du déroulement du travail du truckeur.

Le rythme de travail

Avant de m'arrêter sur un modèle particulier, je crois qu'il serait utile d'envisager quelques considérations générales. Il apparaît déjà que "pour se faire un salaire", les truckeurs doivent passer beaucoup d'heures au volant dans la mesure où ce salaire est calculé à partir du total des milles parcourus durant une période déterminée. (Voir chap. I) La première conséquence de ce mode de rétribution est bel et bien de soumettre le camionneur à un régime de travail particulièrement intensif: le nombre annuel de milles parcourus par un truckeur moyen est effarant, généralement au-dessus de 100,000 milles, et le temps mis à les parcourir l'est tout autant.

Les conditions générales ne sont pas les mêmes pour tous les truckeurs et plusieurs facteurs interviennent qui interdisent de formuler trop hâtivement des modèles abstraits qui décriraient la condition du truckeur québécois, et à fortiori nord-américain, prise dans son ensemble. Si on retrouve assez facilement une certaine uniformité sous-culturelle chez les truckeurs de longue-distance, il est par contre un secteur où la variabilité atteint de hauts sommets, celui notamment des conditions générales de travail. Cela est dû à l'action dispersée des syndicats qui bien souvent négocient cas par cas; à la grande diversité des environnements géographiques et à la complexité même de l'industrie du transport routier qui se particularise et se transforme selon les multiples opérations qui sont en cause. D'autres facteurs interviennent qui empêchent la description d'un truckeur-type, eu égard à un rythme de travail qu'on chercherait à illustrer: l'ancienneté

des chauffeurs, la qualité des routes, le type de camion, les cargaisons, les charges et finalement, les impondérables qui sont si nombreux qu'ils en viennent en constituer le cadre normal de travail.

Un chauffeur de compagnie qui a acquis un droit d'ancienneté, la fameuse séniorité, dans une compagnie de transport dont les entrepôts se situent en périphérie d'un grand centre urbain et dont les contrats sont tout à fait réguliers et à très long terme, peut s'appuyer sur un rythme et sur des conditions de travail qui sont fort différents de ce que nous allons décrire et qui vaut pour les truckeurs du nord québécois. Même parmi ces derniers, il y a des différences systématiques. Mais pour l'instant, restons-en au cas de ce chauffeur senior à l'emploi d'une compagnie de transport qui opère sur des lignes régulières. Le chauffeur peut alors prévoir bien à l'avance les moments où il ne sera pas sur la route. Il peut le faire parce que son cycle est établi, que les routes sont généralement bonnes, que les bris sont moins fréquents en raison des limites de poids qui sont respectées et d'une utilisation de l'équipement plus modérée.

Même s'il est certain que ce chauffeur travaillera plus longtemps dans une semaine que ce qui est normalement le cas des travailleurs de n'importe quelle industrie, sa situation est privilégiée par rapport à d'autres chauffeurs sur de nombreux plans: la route est meilleure, il "charrie" moins "pesant", il est donc en mesure de parcourir son millage minimum plus rapidement. Il en découle qu'il a plus de temps à consacrer à sa vie sociale ou à ses loisirs. Par ailleurs, il sait que sa situation est liée à celle de la compagnie et la relative pérennité de cette dernière

lui apparaît comme la garantie de sa propre régularité. Dans la pratique d'ailleurs, les choses se passent bien ainsi. Il travaille beaucoup, mais sur une base régulière selon une cédule qui comporte peu d'imprévus.

Ce chauffeur de longue-distance ayant atteint une certaine sécurité, à travers des années de service pour une compagnie qui se maintient dans l'univers changeant des entreprises de transport, devient parfois l'objectif idéalisé du jeune truckeur qui fait son dur apprentissage dans des environnements moins faciles. (Baie James 1974)

> "Un jour, je voudrais charrier régulier sur une ligne comme Montréal-Toronto, ou Montréal-New-York, pour une compagnie qui aurait toujours de l'ouvrage en masse. Là, la vie reste normale un peu. Tu sais quand tu travailles, tu sais quand tu travailles pas. En tout cas, des fois, tu arrêtes et tu sais que ta job est encore là quand tu reviens. Ici, si tu lâches un peu, si tu veux te reposer et ne plus penser aux trucks pour deux jours, ils sont bien capables de te chrisser dehors. Il y a moins de marde à prendre sur la 401 qu'icitte."

Voyons donc le contraire de ce chauffeur parvenu à quelque chose, son opposé; prenons le cas d'un débutant dans un petit terminus du nord, disons Grand-Remous aux portes du Parc de LaVérendrye. Sur la liste d'attribution des voyages, il est bien sûr le dernier à s'en voir confier un. Puisque c'est le dernier, il n'est jamais en mesure de le refuser, de refuser donc des voyages que les autres n'ont pas voulu faire à cause du mauvais temps, d'une destination trop lointaine, d'une route en fort mauvais état, d'une cargaison mal arrimée, d'un poids trop lourd, etc.

Il écope généralement du camion que tous les autres chauffeurs ne conduisent plus parce qu'il est dans un état douteux après de nombreuses

années de service qui l'ont presque complètement ruiné. C'est souvent même un camion qui ne fait plus de route, mais qu'on garde en réserve pour déplacer des remorques dans la cour ou pour faire des voyages quand il y a des surplus. Ce débutant qu'on accouple avec le plus vieux des camions subit d'ailleurs le même régime que la machine. On l'utilise quand on en a besoin. Pour le reste, il peut bien attendre, disponible, sans rouler, sans rien faire. Lorsque le besoin s'en fait sentir, il est à la merci de l'intensité de ce besoin, lui qui ne peut rien refuser. C'est ainsi qu'il peut se retrouver sur la route pour plusieurs jours sans vraiment prendre aucun repos. C'est toujours une route qu'il ne connaît pas ou guère; ses réflexes sont souvent inadéquats parce qu'il conduit de façon irrégulière; son camion n'est pas fiable et, puisqu'il débute, il doit vivre et rouler, par surcroît, avec sa propre inexpérience.

Le droit d'ancienneté agit donc directement sur les horaires comme sur les conditions générales de travail chez les truckeurs. Il s'agit effectivement d'un facteur très important mais non unique, et qui ne permet pas, ici plus qu'ailleurs, de généraliser. Il y a des cas où l'ancienneté s'établit par petits groupes de truckeurs, terminus local par terminus local. Il faudrait alors comparer les avantages et les désavantages d'être douzième sur quarante à Montréal par rapport à une deuxième position sur huit à Matagami. De plus, le critère de l'ancienneté n'est valable que pour les chauffeurs de compagnie puisqu'en principe les chauffeurs indépendants sont exclus de cette catégorisation. En réalité, ils subissent le même sort entre eux lorsqu'ils se trouvent groupés et à contrat avec une même compagnie dans un même terminus local. Le répartiteur peut avoir

tendance à favoriser le plus ancien "brokeur" et à le fournir régulièrement en voyages. Mais c'est une pratique qui s'établit dans les faits et qui ne relève d'aucune entente précise. Il reste que selon leur degré "d'indépendance", les chauffeurs qui possèdent leur propre camion ne connaissent ni les affres des débutants, ni les avantages des anciens. Ceci pourrait expliquer en partie le grand désir chez les jeunes truckeurs de posséder leur truck bien à eux et de se définir comme truckeurs indépendants, tandis que les plus vieux sont plus réservés sur ce point et trouvent cette condition risquée. Si l'indépendant est exempt des contraintes de l'ancienneté, il se débat avec des contraintes parfois plus dramatiques.

> "Ca me tente pas mal d'acheter le truck de F..., c'est un Freightliner. Ce gars-là connaît les trucks et il en prend soin comme il faut. Il maganerait pas ça pour rien. Là, il perd ses trucks parce qu'il paraît qu'il doit une fortune à l'impôt. Je lui achèterais bien son plus beau, il est pas cher, pour devenir brokeur. Ou je pourrais continuer pour la compagnie et mettre un chauffeur sur mon truck jusqu'à ce qu'il soit payé. Je ne sais pas. J'hésite. Brokeur, c'est beau, mais t'es sans protection. Avec une compagnie au moins, tu te dis que tant que la compagnie marche, toi aussi t'es solide. Mais brokeur, tu es le premier à prendre la marde si ça slacke dans le transport. Mais un brokeur débrouillard et travaillant, un gars qui se grouille le cul, il fait plus d'argent que nous autres. Pis un brokeur fait ce qu'il veut avec son truck. S'il est pas content ici, il peut aller charrier ailleurs. C'est risqué pareil. Des paiements de truck, c'est pas mal gros à rencontrer. Il faut pas que le truck soit parké longtemps je te jure. Un brokeur qui veur rouler tout le temps et qui a de l'ouvrage, y fait une fortune c'est pas long. Mais tu roules en tabarnak. Pis la plupart en arrachent. Il leur faut des voyages en masse pis des fois, c'est rare les voyages. Prends la grève sur les chantiers en haut.Ca met presque tous les brokeurs dans la rue parce que le transport à LG2 a ralenti. Pour nous autres, avec notre séniorité, c'est moins pire."
>
> (Baie James 1975)

> "Je dis toujours aux jeunes, c'est possible d'être brokeur, d'avoir son propre truck. Avoir son truck, c'est rien; le garder, c'est le vrai problème. Ca prend un bon truck, un bon contrat à long terme, un gars solide qui a pas peur de rouler tout le temps sans jamais arrêter, un gars qui mène un truck sans le briser. Les gars perdent leur truck parce qu'ils manquent de contrat, parce que leur truck casse, parce qu'ils charrient pas assez... Pour être brokeur, il faut avoir du coeur et de la chance en masse. Il faut avoir une bonne machine et la chauffer à la perfection. Un brokeur qui magane son truck ne fait pas long feu. Pour un brokeur, il n'est pas question d'arrêter une seconde. T'es libre, mais tu payes cher ta liberté. Mais il y a de la bonne argent à faire, tant que tu roules comme un fou. Et ça, c'est tentant pour bien du monde."
>
> (Transcanadienne, un instructeur de l'école des routiers, lui-même ancien chauffeur et ancien brokeur. 1977)

Dans les faits, la différence fondamentale qui s'établit entre le chauffeur de compagnie et le truckeur "indépendant", lorsque tous les deux font de la longue-distance, tourne donc autour de la question du rythme de travail. Le "brokeur" ne s'arrête jamais, tandis que le chauffeur de compagnie s'arrête parfois. Cette distinction est fortement caractérisée dans les régions industrielles et urbanisées telles que celles de Montréal ou Toronto. Quant au rythme de travail, cette même différence s'applique parfaitement au chauffeur qui relie New-York-Montréal pour la Compagnie Maislin Transport, opposé au brokeur qui loue ses services à la Compagnie Maritime-Ontario qui, elle, relie Toronto et Halifax. Cette compagnie torontoise ne possède pas de camions, mais engage des camionneurs indépendants. Ces derniers vivent pour ainsi dire dans leur truck, tandis que ceux de Maislin ont des temps libres. C'est moins sur la question du millage parcouru (qui serait sensiblement le même selon les versions officielles

qui se doivent d'être conformes aux réglementations provinciales) que sur le temps requis pour faire son travail. Le brokeur s'occupe de son camion, il est responsable de tout et, en plus du millage, cela lui prend grand temps.

Pour des raisons particulières que je vais maintenant exposer en détail, le cas des truckeurs de la Baie James est sensiblement différent. Les conditions de travail et le rythme ne distinguent plus aussi fortement le truckeur indépendant du chauffeur de compagnie qui en viennent un peu à se confondre sur ces plans.

Voyons d'abord le cas des chauffeurs de compagnie. Selon mes observations, les chauffeurs travaillaient environ 100 heures par semaine, le temps de trois voyages aller-retour entre Matagami et LG2. Ils parcouraient ainsi à chaque semaine environ 2500 milles pour une moyenne annuelle de plus de 120,000 milles en tenant compte d'une période annuelle de vacances de 2 semaines.

Sur ces 100 heures, au moins 70 se passent en période de conduite ferme. Les 30 heures restantes se répartissaient comme suit: 6 périodes de sommeil de 4 heures chacune et 6 heures pour manger ou pour jaser et se reposer dans les relais routiers. Une fois tout ce temps écoulé, il reste dans une semaine de 7 jours, 68 heures disponibles à l'extérieur de l'univers de travail, éventuellement en famille.

Il est extrêmement difficile de formaliser et de construire un modèle pour rendre compte de cette réalité, car il y a tellement d'impondérables dans ce métier que ces tentatives de formalisation s'avèrent

immanquablement dérisoires, pour l'observateur comme pour le truckeur lui-même, car beaucoup de truckeurs essaient de faire ce genre de calcul.

Une chose est certaine: dans un métier où le temps de travail est dans le meilleur des cas considérable, les truckeurs de la Baie James passaient sur la route un temps supérieur à la moyenne et en conformité avec le climat euphorique de ce grand projet qu'est l'aménagement hydro-électrique de la Baie James, leur régime de travail est encore plus intense, si cela se peut, que celui des autres chauffeurs de compagnie dans la province. Malgré les impondérables, j'essaierai quand même de décrire la semaine modèle d'un chauffeur X, travaillant sur la route de la Baie James, tout en me réservant bien d'indiquer par la suite pourquoi ce modèle n'a en soi qu'une faible valeur de représentation.

Le chauffeur quitte l'entrepôt de Matagami le dimanche à midi. En fait, il s'est présenté à onze heures afin de vérifier si tout était en ordre. Cela prend environ une heure pour se préparer à partir. Du côté de la mécanique, il faut procéder à quelques vérifications générales: l'huile à moteur, l'eau du radiateur (l'anti-gel), la tension et l'état des courroies. Le chauffeur s'assure aussi que ses réservoirs de fuel sont bel et bien pleins. La Compagnie a équipé ses camions de réservoirs spéciaux qui contiennent suffisamment de fuel pour assurer l'autonomie du véhicule sur de très longs trajets (800 milles), ce qui implique que le chauffeur n'a pas à faire le plein sur la route. Il doit donc toujours vérifier au départ si les préposés à l'entretien des camions ont fait le plein parce que c'est sa propre responsabilité de partir avec une quantité suffisante de fuel pour faire le voyage.

Selon les chauffeurs, il est fréquent que les préposés oublient de le faire. Il s'agit donc d'être particulièrement vigilant parce que nul ne peut se fier aux non-camionneurs qui ont la responsabilité de préparer les camions pour les voyages.

Il faut en outre vérifier les phares, les feux de position, les clignotants, les freins auxiliaires, les pneus de rechange et les roues. Il est nécessaire de tester ces dernières pour voir si elles tournent toutes bien et rechercher s'il n'y en aurait pas une sur les trente-quatre qui aurait tendance à bloquer.

Donc, ces opérations prennent une heure pour un chauffeur d'expérience en admettant que tout est en ordre. C'est évidemment beaucoup plus long si les réservoirs de fuel sont vides, si le moteur manque d'huile, si les roues causent un problème, si les freins restent bloqués ou ne fonctionnent pas, si un pneu est à plat, si la cargaison n'est pas en bon état pour rouler, etc.

Il y a plus. A chaque voyage sa "paperasse". Le chauffeur s'assure d'avoir tous les papiers nécessaires: permis, facture, description de la cargaison, carte d'identité pour la route de la Baie James (la passe), carte tacho (tachomètre) qui enregistrera les révolutions du moteur et qui indiquera à la Compagnie comment il a fait son voyage, à quelle vitesse, les temps d'arrêt, les heures de route continue. Chaque départ suppose ce travail de préparation. (Matagami 1975)

> "C'est supposé que les trucks sont checkés avant qu'on parte. Le voyage est supposé être prêt. Les papiers, tout. Toi, tu arrives peppé comme tout, de bonne humeur, propre, frais comme une

> rose et ton idée, c'est de partir. Mais non câlice! Ca marche pas comme ça mon homme. Ils ont oublié de mettre les spares sur les racks, le truck est pas fuelé, ils ont pas réparé le trouble que t'avais rapporté du dernier voyage, un affaire pis un autre qui marche pas. T'es pas encore décollé pour ta grosse semaine que t'es déjà sale comme un cochon, que t'es en hostie après le monde pis que t'es en retard en partant!"

Ainsi, dans le meilleur des cas, le chauffeur quitte l'entrepôt à midi tel que prévu. Lorsque les compagnies accouplaient deux remorques de 45 pieds, le chauffeur se retrouvait avec une charge de plus de 100 tonnes, pour des cargaisons de fuel ou de ciment notamment. Aussi lourdement chargé, le chauffeur ne pourra pas pousser sa machine bien au-delà de 45 milles à l'heure. Avec les arrêts réguliers pour vérifier les pneus, pour manger ou pour se reposer quelque peu, il arrivera à destination, au bout des 400 milles, treize heures plus tard, à une heure du matin environ. Ce temps de parcours est évidemment variable selon les conditions de la route. Il a varié dans le temps aussi suivant la qualité même de la route qui fut longtemps en état de parachèvement tandis qu'on y faisait beaucoup de transport par camion.

Le chauffeur est heureux si on le décharge de nuit, car il pourra repartir plus tôt et prendre de l'avance sur son horaire ou récupérer du temps perdu, selon le cas. Le plus souvent cependant, il doit attendre le petit matin où les camions seront déchargés selon leur ordre d'arrivée. Après avoir garé et verrouillé son camion dont il ne coupe jamais le moteur durant les temps froids, il se dirige vers un dortoir à bord de la camionnette de la Compagnie qui est justement là pour recevoir les chauffeurs.

Compte tenu du temps qu'il met pour obtenir des couvertures et des draps, pour faire son lit et pour prendre un dernier café avec les confrères eux aussi arrivés à ce moment-là, il se couche à trois heures du matin. Tout en respectant ce modèle, il aurait pu décider de rester à bord de son camion pour y prendre du repos, surtout si ce camion est équipé d'un "sleeper", d'un compartiment-lit. Mais à la Baie James, les compagnies n'ont que très rarement ce type d'équipement sur leurs camions. De plus, si la chose est possible, lorsqu'il fait 40 degrés sous zéro et qu'on arrive d'un difficile trajet, les chauffeurs aiment bien sortir du camion, et dormir dans un lit, aussi modeste soit-il.

A six heures du matin, il se réveille, déjeune en vitesse pour retourner à son camion le plus rapidement possible afin de se mettre en liste pour décharger. Il faut compter en moyenne quatre heures pour le déchargement de deux tankers de fuel. Considérant toujours que tout va bien et qu'aucun incident ne survient, le chauffeur est en mesure de repartir vers le sud vers midi.

Plus rapide pour le retour durant lequel il peut pousser des pointes de 60 milles à l'heure, il met dix heures pour rallier Matagami; il arrive ainsi en fin de soirée, le lundi.

Le mardi dans la matinée, il entreprend son second voyage en suivant le même modèle. Il est de retour le mercredi soir pour repartir le jeudi matin et terminer ses trois voyages de la semaine dans la soirée de vendredi. Le samedi est une journée de repos, le dimanche celle d'un autre départ.

Suivant ce modèle abstrait, cette semaine de travail aura représenté 108 heures de son temps, durant lesquelles il aura parcouru 2500 milles. Or, ce chiffre étonnant représente un strict minimum puisqu'il correspond à ce qui arriverait si tout allait bien, ce qui n'est à proprement parler jamais le cas.

Nous l'avons assez vu au chapitre précédent, et il reste encore beaucoup à dire là-dessus, le travail du truckeur est sujet à trop d'impondérables pour être perçu avec précision à travers des modèles s'appuyant sur des standards ou des moyennes.

Car en tenant compte de ce qui se passe vraiment, ce n'est plus 62.5% du temps absolu disponible dans une semaine de sept jours que le truckeur passe dans son milieu de travail mais bien environ 75%. Le camionneur conduit son camion, procède à de multiples vérifications avant de partir comme en cours de route, mange, se détend un peu et dort sur ses trajets, attend dans les entrepôts et dans les dépôts, garde un oeil sur les opérations de déchargement et finalement, il fait face aux inattendus. (Matagami 1974)

> "Sais-tu ce que je fais de mes samedis? Je les dors! Il y en a qui les boivent, moi je les dors. Le samedi soir, c'est le soir de bowling, des mets chinois au restaurant avec la gang pis nos femmes. Moi je ne suis pas fort sur la bouteille. Quand j'étais plus jeune, là ça buvait. Mais la maudite bouteille, ça fait vieillir un gars, ça le brûle trop vite. Dormir ça magane moins. Les gars qui ont des problèmes de femme pis les gars tout seuls à Matagami, y débarquent des trucks juste pour aller boire. Y se maganent en tabarnak!"

Retenons ce modèle qui prévoit trois voyages hebdomadaires reliant Matagami à LG2 et devant s'amorcer le dimanche midi pour se terminer le

vendredi soir, et comparons une semaine de travail réelle, concrètement observée sur le terrain. (Observations - Baie James 1975)

> "D... se vante qu'il pourrait remonter tout de suite pour entreprendre son troisième voyage d'affilée. Il est parti dimanche à midi, comme prévu, mais la Sûreté a stoppé les camions sur la route parce qu'il pleuvait et que la route trop glissante était impraticable. D... a donc pris un important retard. Plutôt que de revenir à Matagami le lundi soir, il est rentré à midi le mardi. Sans aller chez lui et sans dormir, il s'est occupé à ce qu'on fasse vite pour lui préparer son second voyage de la semaine. Mardi, à l'heure du souper, il entreprend son second voyage. Il n'a pas vraiment dormi une bonne nuit depuis dimanche matin. En se pressant beaucoup, il réussit à monter de nuit à LG2, à se faire décharger, à revenir de jour pour finalement rentrer à Matagami le mercredi soir avec son deuxième voyage de fait. Son retard est rattrapé, mais pour ce faire, il a passé quatre jours sans arrêter. Et il se vante de pouvoir repartir sur-le-champ pour faire son dernier voyage. Il ne s'agit pas d'une performance extraordinaire dans le milieu et pour ce chauffeur en particulier. Par exemple, la "gang" sait très bien que D... a déjà fait cinq voyages de Matagami à LG2, sans dormir. Personne n'aurait pu soutenir son rythme cette fois-là. Pourtant, ce n'est pas un chauffeur qui pousse sa machine et qui conduit vite, bien au contraire. Il est résistant. Par ailleurs, D... insiste pour dire qu'il n'a plus la résistance d'autrefois alors qu'il était jeune et fort. Aujourd'hui, il est douillet et ramolli."

Il ne fait aucun doute que cette situation n'est pas exceptionnelle. La cédule est à ce point serrée que le chauffeur est constamment à la merci d'un retard. La vie normale, c'est de courir après son temps, de rattrapper un retard. La situation exceptionnelle, c'est d'être en avance sur son temps en sachant très bien qu'un quelconque contre-temps viendra bientôt vous ramener à la normale, c'est-à-dire vous mettre en retard.

Ces rythmes intenses conviennent très bien aux objectifs de la compagnie qui cherche évidemment à ce que ses camions roulent le plus possible. L'attitude générale des chauffeurs contribue grandement à la rentabilisation de l'entreprise et on dit souvent que le truckeur qui prend son temps est un truckeur qui ne fait pas d'argent.

A la Baie James, la soumission quasi inconditionnelle à un rythme insoutenable de travail se légitimait, selon les chauffeurs, grâce à un argument supplémentaire: il est dans la nature des choses de voir un truckeur rouler beaucoup parce que tout truckeur qui se respecte n'a pas peur d'accumuler les kilomètres (proposition générale qui s'applique à tous les truckeurs du monde) mais sur cette route nordique, il y a plus car il y a ce fameux sentiment de "donner le claque", ce qui signifie que pendant un long moment particulièrement intense et au risque de se détruire, le truckeur atteint les plus hauts sommets de ce qu'il est comme travailleur et de ce qu'il gagne en salaire. Il faut dans ce cas parler d'intensité particulière. (Rivière Rupert 1976)

> "Je vais lâcher la route de la Baie James bientôt. J'ai toute une run de faite ici. Avec D..., je suis le plus vieux chauffeur en date. Je suis le seul qui reste de la gang de 1973. C'est trop dur sur un homme. Je suis fini, fini. Cette route-là m'a coûté ma femme. Ma santé aussi. Je veux retourner parmi le monde, conduire un truck tranquillement. Depuis trois quatre ans, j'ai pas arrêté. Dans mon truck tout le temps pis quand je débarquais, c'était pour la bouteille et les plottes, surtout depuis que ma femme est partie avec le ménage et les enfants. Je suis pas mal fatigué et je ne peux plus continuer longtemps. Après tout, j'ai monté ici pour donner la claque, mais là, la claque commence à être dans le raide. T'es pas chauffeur ici pendant vingt ans."

Sur cette route, où tous sont là pour aller aux limites d'eux-mêmes, les chauffeurs de compagnie en viennent à se confondre avec les truckeurs indépendants reconnus partout ailleurs pour rouler plus que les autres.

En ce sens, il y a peu à ajouter pour compléter un tableau du rythme de travail à la Baie James en voulant inclure celui des brokeurs. Ces derniers n'arrêtent jamais de rouler tant que les compagnies ont des voyages pour eux. La seule différence notable, c'est que la majorité des brokeurs sont venus seuls à Matagami et vivent en chambre dans un hôtel. Ils ont moins tendance à faire venir leur famille sur les lieux, leur insécurité étant plus grande. D'ailleurs, ils n'expliquent leur présence dans cette région que par leur volonté de rouler le plus possible, car il faut bien voir que c'est justement sur la foi d'une possibilité de kilométrage illimité que beaucoup d'entre eux ont acheté un camion neuf pour "faire la Baie James", et se créer eux-mêmes un statut d'indépendant.

A première vue, mis à part le miroitement de bonnes sommes d'argent, rien ne pousse les truckeurs à se maintenir aux limites de leurs capacités personnelles. En réalité, la pression est beaucoup plus forte. Lorsqu'un truckeur ne se motive pas lui-même par le biais des motivations des autres qui, collectivement, participent à la définition du truckeur idéal, du vrai truckeur qui n'arrête jamais, alors les pressions viennent d'ailleurs, de la compagnie notamment.

> "Pour la compagnie, un homme ça vaut pas cher. Quand il est fini, on s'en débarrasse. Un homme, un truck, c'est pareil. Il faut que ça roule. Si t'as des problèmes, si tu files pas, il faut rouler pareil. Il faut que ça rapporte tout le temps. Ca compte pas, un homme."
>
> (Baie James 1976)

> "Si un gars roule pas assez, alors on l'achale, on l'écoeure, on y donne de la marde. S'il ne se replace pas vite, on le punit, on lui donne des jours "off", on le remplace. La Compagnie fera tout pour se débarrasser d'un chauffeur qui veut marcher à son rythme à lui."
>
> (Baie James 1976)

D'ailleurs, un chauffeur qui s'établit un rythme acceptable pour lui-même n'est pas nécessairement estimé de ses confrères. La présence dans un groupe d'un tel chauffeur vient relativiser cette course effrénée aux kilomètres payants. C'est un marginal qui ne comprend pas que la seule façon d'être un truckeur, c'est de le faire totalement, surtout à la Baie James. Il n'y a pas d'argent à faire autrement. (Baie James 1976)

> "C'est tout un numéro ce gars-là. On l'appelle le touriste. Pour moi, c'est pas un vrai chauffeur de truck. Pourtant, il a passé ses tests pour chauffer icitte. Il doit être bon. Mais il se chrisse de tout. Il dit que c'est pas parce qu'il aime le bois. Il aime ça jaser aussi. Je rentre dans un restaurant et il est là depuis une heure à raconter des histoires. Une heure après, moi je redécolle, mais lui, il est toujours là et il ne donne pas de signes de partir. Il jase jusqu'à temps qu'il se tanne. Il en a des histoires parce qu'il n'est pas un jeunot et qu'il a voyagé beaucoup à travers le monde. On se demande ce qu'il fait sur les trucks. Peut-être qu'il veut juste essayer ça. Pourtant, il a dû chauffer pas mal de trucks, dans sa vie, parce qu'il sait comment faire. Il dit qu'il n'aime pas se donner de la misère. Ses enfants sont grands, il vit seul avec sa femme et il n'a pas besoin de beaucoup d'argent pour vivre. Il a jamais fait plus de deux voyages en haut en une semaine. C'est pas payant. Il est lent en tabarnak. Il n'est jamais pressé. C'est peut-être lui qui a raison. Mais la compagnie ne va pas l'endurer longtemps parce qu'il ne charrie pas assez. Des fois, le Touriste prend quatre jours pour faire un voyage. La compagnie est en hostie parce que le truck charrie pas assez. Cette semaine, il va faire un seul voyage comme il est parti là. Il exagère.

> Une fois, sur la route de LG3, ils étaient trois trucks: le Touriste faisait partie de la gang. Il y a une passe pas mal dangereuse pour cinquante milles. Pour le Touriste, c'était la première fois qu'il allait là. Alors les deux autres l'ont fait passer en premier pour le suivre et pour l'aider s'il avait du trouble. Rendu au pire de la passe, D... voit le truck du Touriste arrêté sur le bord. Il se dit, bon il est pris on va le déprendre. Mais non. Le Touriste s'était arrêté pour pêcher la truite dans le crique en bas. Il traîne toujours sa canne à pêche dans son truck ce grave-là. Il pouvait pas résister à des nouveaux criques pour lui. Comprends-tu que les autres l'ont laissé là. Ils allaient pas à la pêche, eux autres. A moi aussi, il m'en a fait une bonne. J'arrivais de LG2 et je menais un bon temps. J'aperçois le truck du Touriste collé sur le bord du chemin et lui qui me faisait des signes pour que j'arrête. J'arrête toute ma riggin pour lui donner un coup de main. En débarquant plus loin, je lui crie pour lui demander ce qui ne marchait pas. Il me répond de ne pas faire de bruit pour venir voir trois oursons qui grimpaient dans un arbre. Là, j'avais mon voyage en hostie de tabarnak.
>
> A ton prochain voyage, tu ne le reverras plus icitte. L'hiver s'en vient avec sa misère et le Touriste prendra pas ça. En plus, la Compagnie va le slacker ça sera pas long. Ce gars-là a pas besoin d'argent, alors, y a rien à faire icitte."

Il est donc clair que le rythme inhumain de travail tel qu'on le retrouve dans le contexte de la route de la Baie James trouve en partie sa source dans une forte émulation collective qui marginalise toute attitude qui ne s'y conforme pas.

Je ne peux pas conclure sur toute cette question du rythme de travail sans faire référence à d'autres conditions, à d'autres modèles imparfaits, en vigueur ailleurs dans le nord-ouest du Québec. La description de ces autres conditions générales permettra deux choses: une meilleure compréhension

de la particularité des conditions à la Baie James, au nord de Matagami, ainsi qu'une vision plus détaillée et plus complète de toutes les possibilités qui s'actualisent eu égard au rythme de travail des truckeurs nordiques au Québec.

Les conditions des truckeurs de l'Abitibi sont moins homogènes même si on y retrouve des éléments communs avec celles de la Baie James. Ici, il y a bien des sortes de truckeurs, voire bien des conditions particulières. A la Baie James, il n'y a vraiment que la séniorité qui distingue les chauffeurs les uns des autres. Pour le reste, tous "sont dans le même bain", celui du kilométrage illimité tant que les besoins en transport routier sont intenses. Au sud de Matagami, la structure est un peu plus complexe. Par exemple, certains chauffeurs fonctionnent au régime des "directs", des trajets continus, entre Rouyn et Montréal. Sur plusieurs points, le rythme de travail de ces chauffeurs directs est sensiblement le même que celui que l'on retrouve à la Baie James. D'ailleurs, la distance entre Rouyn et Montréal est exactement la même que celle qui sépare LG2 et Matagami. (Observations - St-Jovite 1976)

> "Au restaurant, nous retrouvons le chauffeur direct entre Rouyn et Montréal. Il réside à Alfred en Ontario. Il parcoure alternativement 2500 milles et 1600 milles par semaine, ce qui signifie exactement qu'il fait trois voyages une semaine et deux voyages l'autre. On l'oblige à dormir huit heures à Rouyn ou à Montréal après chaque trajet dans un sens, c'est-à-dire après chaque 400 milles. Il commence sa semaine de trois voyages à Montréal le dimanche à minuit et il la termine le vendredi ou le samedi matin vers trois heures. Sa semaine de deux voyages débute le lundi à minuit pour se terminer pareillement le samedi matin. Lorsqu'il termine sa semaine de route à Montréal, il saute dans sa voiture (cadillac) et file vers son domicile d'Alfred à 60 milles de Montréal. De retour le dimanche ou le lundi pour entreprendre une nouvelle semaine, il laisse sa voiture au terminus de Montréal pour toute la semaine."

Ce type de chauffeur de compagnie qui, à l'extérieur d'un contexte comme celui de la Baie James, réussit à faire autant de route et partant, d'argent, est perçu comme un chauffeur privilégié dans le milieu. Cette position est principalement acquise par le biais de la séniorité. Mais malgré le fait qu'il préfèrerait accumuler le plus de kilomètres possible, le truckeur n'a pas toujours cette chance.

Selon mes observations sur le réseau reliant l'Abitibi à Montréal ou à Toronto, plusieurs chauffeurs de compagnie (notamment ceux de Brazeau Transport) étaient soumis au système des "half", terme que l'on pourrait traduire par le système des "moitiés". Ce système a l'avantage de faire rouler les camions 24 heures par jour tout en respectant la règle qui établit que chaque chauffeur doit se reposer au moins huit heures après chaque trajet. A partir d'un point central sur un trajet donné, on établit un relais, un "switch point" où le camion change de mains. Entre l'Abitibi et Montréal, le point central se trouve à Grands-Remous. Entre l'Abitibi et Toronto, à Témiscamingue. (Observations - Lac Barrière 1976)

> "I... est le second plus vieux chauffeur au relais de Grands-Remous. Il fait équipe avec C... qui lui est le plus ancien en date. Ils ont donc un travail régulier en raison de leur respective ancienneté. Les deux chauffeurs résident à Grands-Remous. I... quitte Grands-Remous à deux heures du matin, rallie Amos et revient à son point de départ à deux heures de l'après-midi. Il laisse alors le camion à C... qui file sur Montréal pour revenir à deux heures du matin et relayer un nouveau voyage à I... Selon le modèle, le camion n'arrête jamais tandis que les chauffeurs peuvent se reposer. Lorsqu'ils font ces relais six jours par semaine, ce qui est souvent le cas, chaque chauffeur réussit à parcourir son 2500 milles hebdomadaire en 72 heures de travail. A 15 cents du mille, le salaire en vaut la peine, car il totalise autour de 375 dollars par semaine."

Ici encore, le modèle est abstrait et ne tient pas compte de tous les impondérables qui surviennent régulièrement. Il faut noter cependant que le circuit de ces chauffeurs recèle moins de surprises ou de difficultés qu'à la Baie James.

Nous voyons là des semaines complètes, de bonnes semaines pour des chauffeurs protégés par leur droit d'ancienneté. Le problème de beaucoup de jeunes chauffeurs de compagnie se résume à la disponibilité d'une quantité suffisante de voyages qui, tout en occupant régulièrement les plus anciens, leur permettrait à eux aussi de parcourir assez de milles par semaine pour se faire un salaire décent.

Par ailleurs, il importe de souligner que certains chauffeurs n'ont pas la stricte ambition de "faire le plus de milles possible", comme c'est le cas des chauffeurs à la Baie James. Au sud de Matagami, on retrouve plus souvent le commentaire qui veut que "faire du millage, ce n'est pas tout". Certains chauffeurs recherchent un nombre de milles correspondant à des besoins moins élevés. (Rouyn 1975)

> "Cinq voyages à Témiscamingue par semaine me suffisent. Je fais moins d'argent, mais je ne deviens pas fou. Les trucks, il faut en sortir des fois. Ne me parle pas de la gang de Montréal, eux, ils en mangent. Je ne peux pas les supporter. Les trucks, toujours les trucks."

Dans ces régions, le rythme des truckeurs indépendants dépend de la qualité des contrats. Comme partout ailleurs, ils se trouvent dans une situation où ils se doivent de rouler énormément pour remplir leurs obligations. Dans certains cas, qui ne semblent pas être si rares, le rythme de travail des brokeurs défie une fois de plus l'imagination.

"Pendant que nous prenons un café à l'intérieur du restaurant, passe sur la route un Dodge flat-nose qui transporte un gros voyage de bois. Il est impossible de ne pas le remarquer car son silencieux est brisé et on l'entend de loin. Les chauffeurs qui sont avec moi le connaissent très bien. C'est L..., un indépendant qui charrie sur le permis de Tremblay de l'Annonciation et qui transporte de la planche entre Lebel sur Quévillon et Montréal. Comme disent les chauffeurs, "c'est un ancien Brazeau. Devenu indépendant, avec un truck qui ne vaut pas très cher, il roule jour et nuit, sept jours par semaine. Ceux qui l'ont vu dans les restaurants récemment, disent qu'il ne reste plus rien de lui et qu'il marche sur son élan. Il est fini, brûlé. Il croyait faire plus d'argent en conduisant son propre camion. Mais là, il est devenu fou. Son contrat n'est pas très bon et pour s'en sortir, il doit faire ce qu'il fait. Mais c'est se sortir d'un trou pour tomber dans un autre, car comme c'est là, il n'ira pas loin. Il y a des gars qui s'arrangent bien mal."

(Observations - Parc LaVérendrye 1976)

A partir de tous les exemples qui précèdent, je crois possible de résumer maintenant la question du rythme de travail des truckeurs du nord-ouest québécois.

C'est certainement à la Baie James que l'on rencontre le rythme le plus intense. Pendant longtemps, en l'absence de contrôle efficace de la part des autorités, de nombreux chauffeurs roulaient sans jamais arrêter et accumulaient ainsi de nombreux kilomètres. S'il nous fallait qualifier ce rythme de travail, il faudrait parler de contextes euphoriques où toutes les volontés virtuelles de faire le nombre de kilomètres qu'il est physiquement permis de faire selon les limites de chacun, s'expriment dans un climat où rien n'empêche la réalisation de performances qui sortent de l'ordinaire.

L'échelle y est à ce point démesurée que la chose semble incroyable pour plusieurs truckeurs qui, ailleurs dans la province, ne connaissent pas ce régime anormal. Des truckeurs qui font la route de la Baie James sur une base régulière m'ont dit que, dans leur milieu d'origine, les amis truckeurs ne prêtaient pas facilement foi aux récits qu'ils leur faisaient de leurs rythmes de travail. J'ai moi-même expérimenté ce scepticisme de la part de truckeurs de la région de Montréal qui ne croyaient guère que les chauffeurs de là-bas roulaient autant (et transportaient de telles charges). Il faut bien dire que, quant aux performances, les truckeurs se méfient facilement des dires de tous et chacun car dans ce contexte où l'émulation est très forte, il est toujours tentant d'exagérer un petit peu. Il reste que les truckeurs de la Baie James, chauffeurs de compagnie comme truckeurs indépendants, se situent à la fine pointe des performances quant aux milles parcourus, dans un milieu où déjà les quantités sont de toute façon importante. Tous les truckeurs savent qu'ils se doivent d'accumuler des kilomètres.

Mis à part les abus de chauffeurs qui décident de ne plus faire autre chose que de travailler sans arrêt, il serait réaliste pour des fins d'illustration d'avancer les chiffres suivants, tout en les proposant comme représentatifs d'un idéal fort suspect puisque rarement atteint en raison des impondérables: un chauffeur qui complète trois voyages aller-retour entre Matagami et LG2 en une semaine aura travaillé environ 100 heures. On peut compter 65 heures de conduite ferme pour parcourir 2500 milles (en considérant la route telle qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire achevée sur toute sa longueur). Ajoutons 12 heures de travail pour la

livraison et les déchargements à LG2 et dans les environs; 12 heures de sommeil sur la route (dans des dortoirs ou dans le camion); 6 heures de repos dans les restaurants où les chauffeurs se rencontrent pour manger, boire du café et jaser; 5 heures pour préparer ses voyages à Matagami.

Et cela représente un minimum à partir duquel de longues heures supplémentaires viennent s'ajouter si un bris survient ou si le mauvais temps vous retarde.

Les brokeurs connaissent le même régime si ce n'est que c'est souvent parmi eux que se recrutent les chauffeurs qui décident résolument de ne plus s'arrêter. Entre autres, ils peuvent faire un voyage de plus par semaine et celui-là, ajouté aux autres, est bien suffisant pour vous accaparer entièrement. D'ailleurs, au-delà de 100 heures par semaine au travail, il n'y a qu'un pas à faire pour qu'il ne vous reste absolument plus d'autre temps pour faire quoi que ce soit qui ne serait pas relié au camionnage.

Au sud de Matagami, sur le réseau qui relie l'Abitibi aux grands centres urbains, le rythme de travail est moins intensif et les difficultés moins grandes. Pour parcourir le même millage qu'un chauffeur de la Baie James, le truckeur de cette région met un peu moins de temps, c'est-à-dire environ 75 heures. Ce n'est pas dire que les conditions de travail de ces truckeurs sont idéales. Mais comparé à ce qui se passe à la Baie James, le travail est effectivement moins difficile et les truckeurs roulent plus vite car ils transportent des charges moins lourdes.

Pour les chauffeurs de compagnie, le mirage du kilométrage illimité n'existe plus comme au nord. Les truckeurs sont tenus de se reposer huit heures entre chaque voyage. Il s'agit moins d'un règlement "humaniste" qui se pencherait et qui veillerait sur la santé des truckeurs en les protégeant de leur propre ambition démesurée, qu'une règle pratique qui cherche à maintenir les trucks en opération durant toutes les heures d'une journée. Par ailleurs et par la bande, la chose arrange les chauffeurs plus jeunes car si les plus vieux sont parfois obligés de dormir, ils ont eux, la chance de faire des voyages qu'ils n'auraient pas faits autrement. Au sud de Matagami, l'ancienneté est le facteur essentiel qui conditionne le rythme de travail des chauffeurs. Il n'y a que les plus anciens qui atteignent régulièrement les milles hebdomadaires qu'ils jugent acceptable (entre 1800 et 2500 selon le cas). Les autres doivent "se battre" pour réussir à rouler suffisamment. Le chauffeur indépendant, de son côté, s'y distingue plus fortement qu'à la Baie James, où ses conditions de travail se confondent quelque peu avec celles du chauffeur de compagnie, comme on a tenté de le démontrer. Entre l'Abitibi et Montréal, les contrôles ne sont pas serrés au point d'empêcher un brokeur de rouler jour et nuit pour maintenir ses incroyables performances. Nombreux sont les brokeurs qui donnent des "bourrées" et dans ce cas, le modèle des 100 heures et plus s'applique bien, étant entendu qu'on se rapproche plus souvent de l'accaparement total que des 100 heures minimales.

On comprendra que de semblables rythmes de travail créent des contraintes tout à fait particulières sur les individus et président à

l'émergence d'attitudes collectives spécifiques visant à résoudre ou à faire face à la pression et à ces contraintes. Ce sont ces dernières que je vais à présent tenter de répertorier et d'exposer. Elles découlent toutes du rythme accéléré et intensif qui caractérise le travail des truckeurs du nord.

La solitude

> "J'ai ma théorie sur les gars de truck. Tu les vois ici au bureau de l'autre côté du guichet. Lls ont l'air des retardés, des égarés, des enfants qui ne comprennent rien et qui rient pour rien. C'est la solitude qui fait ça. Ces gars-là régressent à force de marmonner dans leur truck avec le bruit de moteur et de la musique quétaine tout le temps. C'est pas sain pour le cerveau de conduire un truck. Ils sont fous, paranoïaques au possible, violents des fois, complètement partis dans un autre monde. Personne peut les comprendre et ils aiment ça, leur maudite job, être tout seul tout le temps."
>
> (Un répartiteur, Abitibi 1975)

Cette note illustre de nombreux points dont nous avons antérieurement traité: le climat qui règne dans les terminus, les préjugés péjoratifs, l'isolement des truckeurs dans le milieu général du transport routier, la solitude dans le travail. Pour l'instant, c'est ce dernier que je voudrais aborder ici.

Concrètement, la solitude est liée à la conduite elle-même. Par extension, elle concerne l'accumulation de kilomètres. Plus un chauffeur roule, plus il est seul. Hors du camion, tout est différent puisque les autres sont toujours là , dans les restaurants, à des endroits précis le

long de la route où, en petit groupe, on vérifie les pneus et les roues. C'est bel et bien dans le mouvement que le rythme prend toute sa mesure, que la monotonie et que la répétition se font envahissantes. Durant les longs moments de la conduite, le truckeur est un être reclus, tout à fait solitaire. Puisque, nous l'avons vu, le camionnage est affaire de milles à parcourir, la solitude pèse toujours lourd et le truckeur se doit de la combattre et de s'y adapter en même temps.

En général, elle est effectivement combattue cette solitude si difficile à supporter, car beaucoup de truckeurs diront qu'ils ne sont jamais vraiment seuls sur la route. Les autres sont toujours là: il y a ce truck qui précède, qu'on ne voit pas mais dont on sait toujours qu'il est là, à quelques milles plus loin; il y a celui qui nous suit et qui nous a rejoint justement pour nous suivre de plus près et pour faire route ensemble. Pendant longtemps, les truckeurs ont ainsi fait route ensemble sans se dire un mot puisque chacun roulait bien isolé dans son camion. Mais depuis l'avènement des CBs, ce qui explique en partie leur immense popularité dans le camionnage, on jase constamment.

A la Baie James, la pression était plus forte dans la mesure où les chauffeurs de compagnie à tout le moins (les brokeurs avaient des radios pour la plupart) perpétuaient en quelque sorte cet ancien temps où les radios n'existaient pas encore pour communiquer entre eux. C'est principalement ce sentiment de solitude qui préside à l'émergence de systèmes de communication articulant une sorte de confrérie des truckeurs.

On ne vient jamais vraiment à bout de cette solitude car les heures de conduite, le temps à meubler donc, sont en nombre trop important.

On la combat pour l'atténuer et non pour la faire disparaître. Une solitude mal combattue vous cause immanquablement bien des soucis. (Baie James 1976)

> "Quand je lâche, ça me prend d'un coup sec. Je reviens d'un voyage pis salut, je retourne chez moi à Rouyn. Dans ces moments-là, y a rien qui me ferait conduire un mille de plus sur cette maudite route-là. Je lâche la job parce que je ne peux plus en prendre. Trop de route, un gars est trop tout seul icitte. Il faut aller voir du monde. Mais après deux mois en bas, la piqûre me reprend et il faut que je revienne icitte sur les trucks. C'est comme une drogue."

La solitude est une ennemie contre laquelle il faut se défendre, mais il apparaît en même temps que cette ennemie peut se métamorphoser en compagne désirable et dans ce cas, c'est pour conserver sa propre solitude qu'on déploie quelque énergie (ne serait-ce que verbale). (Baie James 1976)

> "Je déteste voyager en convoi, suivre un autre ou me faire suivre tout le temps. C'est le fun chauffer un truck parce que tu es tout seul avec ton affaire. En convoi, il faut voir aux autres. Moi, j'aime mieux être seul, aller à ma vitesse. Je veux arrêter quand je veux, j'aime mieux être seul sur la route."

Il s'agit bien sûr d'un solitude relative car on veut être seul sur la route tout en sachant très bien par ailleurs que cette même route est remplie de truckeurs comme soi. On ne veut pas les avoir dans son champ de vision, mais il semble évident qu'on les a dans la tête. (Baie James 1976) "On connaît la gang et même sans jamais se parler, on sait ce que tout le monde fait pis où le monde est."

Il faut aussi parler d'adaptation et d'habitudes acquises, ce qui est une autre façon de formuler le problème de la lutte constante contre les effets d'une trop intense solitude. Rappelons-nous ce que nous avons dit plus haut à propos des dangers de se mettre à trop "jongler" au volant d'un camion. Les truckeurs disent qu'il n'est pas bon de trop penser, de réfléchir trop fort ou de trop se concentrer. Car la tendance naturelle est de toujours penser à la même chose et si un type a des problèmes personnels, il s'y confronte alors d'une manière malsaine. Là-dessus, les dires des truckeurs recoupent les croyances populaires traitant de la réflexion et contenues dans des dictons tels que "Il n'est pas bon de toujours penser à la même chose", "Trop penser nuit", "Il faut se changer les idées", "Ne pas se mettre martel en tête".

Il est admis dans le milieu que celui qui "jongle trop" devient bizarre sinon malin et de compagnie difficile. Pour briser cette concentration, les chauffeurs ont des moyens personnels. (Baie James 1976)

> "Moi, je jase tout seul et je chante aussi à tue-tête pendant des grands bouts. Quand je chante plus, je mets des cassettes de la Poune, de Brunelle ou du Soldat Lebrun. C'est la seule musique que je prends. Après ça, je rejase encore pis j'engueule le monde tout seul. Si le truck pouvait parler et te dire tout ce que j'ai dit, ça te ferait du stock. Quand plus rien marche, je fixe pis quand je fixe c'est que je dors en roulant."

Le sommeil

J'ai déjà effleuré cette question à propos des accidents causés par les excès de fatigue et surtout, à propos des rythmes intensifs de travail. Il conviendrait maintenant d'aborder cette réalité dans toute son intégralité,

car il apparaît évident que des rythmes de travail tels que nous venons de décrire ne sont pas sans exiger des adaptations importantes au niveau de la fatigue physique.

Faisons en premier lieu une distinction fondamentale qui émergeait déjà assez clairement lorsque j'ai abordé le sujet plus haut dans des contextes particuliers. Pour les truckeurs, il y a deux sortes de sommeil: le sommeil "réglementaire" et le sommeil proprement dit.

Le sommeil réglementaire n'est pas lié directement à l'état de fatigue des truckeurs. Il se rapporte plutôt à des contraintes opérationnelles. En fait, "on fait dormir les truckeurs" obligatoirement à la suite de chaque trajet, ce qui devient en réalité une règle de "non-disponibilité". Cette règle est extrêmement souple, mais elle répond à peu près toujours aux trois mêmes objectifs: a) du point de vue de la compagnie, le repos forcé des chauffeurs permet une utilisation maximum des camions; b) du point de vue des chauffeurs, cette règle permet de donner du travail à plus de monde; c) du côté de l'Etat, la règle traduit une volonté de contrôle eu égard à la sécurité publique.

Ainsi, chaque chauffeur qui termine un long trajet n'est plus disponible pour une période donnée. En général, le repos obligatoire est de huit heures. A la Baie James, plus précisément à l'arrivée à LG2 ou sur n'importe quel chantier, le truckeur doit dormir quatre heures avant de repartir vers le sud.

Pour les brokeurs, la règle peut prendre la forme d'un repos obligatoire de quatre heures à toutes les douze heures. Mais de ce côté,

il ne semble pas que le principe soit beaucoup appliqué au Québec alors qu'il l'est strictement aux Etats-Unis.

De toute façon, il semble bien que les facteurs de rentabilité, tant du point de vue des compagnies que du côté des chauffeurs, l'emportent de beaucoup sur les objectifs de sécurité. (Observations - Baie James 1976)

> "Les chauffeurs de la Cie Brazeau du petit terminus de Matagami se sont réunis samedi. Ils sont sept réguliers. Les quatre qui ont le moins de séniorité se plaignent que les trois premiers font trop de voyages et n'arrêtent pas de travailler. Pour faire le plus possible de voyages, ils ne s'arrêtent jamais pour dormir à LG2 ni en aucun autre point de destination au nord de Matagami. Les chauffeurs désavantagés demandent donc que la règle du sommeil obligatoire après chaque trajet soit appliquée. On a fait venir le gérant du terminus à la réunion. Ce dernier s'est rangé du côté de la majorité et a décrété que la règle devait être respectée. Tout chauffeur doit dormir cinq heures à son arrivée à LG2. Il ne sera donc plus possible de faire quatre voyages en haut par semaine, sans jamais s'arrêter et en enlevant du travail aux autres. Les trois seniors en cause se rallient à l'idée sans problème mais les sept chauffeurs font en bloc une revendication au gérant: "S'il nous faut dormir sur les chantiers, nous le ferons à la seule condition que la Compagnie nous garantisse des chambres sur les lieux et le transport pour nous y rendre. Comme c'est là , on est reçu en étranger sur les chantiers. On dérange toujours et on ne sait pas quoi faire de nos trucks."

Cette observation démontre assez clairement la préoccupation première des chauffeurs. Bien avant la sécurité ou le confort, c'est la répartition des voyages entre les chauffeurs disponibles qui fait principalement l'objet de ce sommeil obligatoire. Quant à la compagnie, rappelons-nous ce qui fut dit à propos du système des "half" qui permet aux camions de rouler sans

s'arrêter alors que les chauffeurs se relaient dans les opérations. Les truckeurs disent clairement que, pour des raisons financières, "la compagnie n'aime pas voir ses camions dormir en même temps que ses chauffeurs."

On notera que dans le cas décrit plus haut, la compagnie n'appliquait pas fermement la règle du sommeil obligatoire à LG2 car elle n'en retirait elle-même aucun avantage particulier. Au contraire, plus le chauffeur revient rapidement de là-haut, plus le camion pourra repartir vite avec un autre chargement. En l'occurrence, l'application de la règle sur les chantiers ne dessert que les chauffeurs, notamment les plus jeunes. Plus les "vieux dorment officiellement", moins ils monopoliseront le travail.

Dans les faits, l'application de cette règle n'est pas très sérieuse. Lorsqu'il y a une "bourrée" dans le transport, lorsque la quantité de voyages disponibles dépasse la demande en travail du groupe de chauffeurs, la règle n'est plus respectée et personne ne se préoccupe plus de savoir si un tel a dormi ses quatre heures. Par ailleurs, lorsque les voyages sont plus rares, les chauffeurs seniors ont des moyens pour contourner le règlement. Entre autres tactiques, ils trichent sur l'heure d'arrivée et réussissent souvent à réduire leur période réelle de non-disponibilité à presque rien.

A propos de ce sommeil réglementaire, il reste un dernier volet à examiner. Il est manifeste que l'Etat (provincial) développe lentement une politique de contrôle des performances des truckeurs. Il s'agit d'éviter les abus qui à long terme détruisent les chauffeurs mais qui, éventuellement, pourraient être à l'origine d'hécatombes routières. Il est réaliste

de supposer que beaucoup d'accidents graves impliquant des camions de longue-distance sont causés par des excès de fatigue de la part des truckeurs qui vont trop volontiers au bout de leurs forces.

Ces contrôles sont cependant très lents à s'imposer. Les inspections sont actuellement beaucoup plus sévères quant aux poids transportés (on protège alors les routes), aux longueurs de charge, aux permis et à la qualité de l'équipement. Le rythme de travail et la fatigue des chauffeurs échappent encore presque totalement aux inspections des patrouilleurs routiers affectés aux contrôles du transport par camion. Selon mes observations, la majorité des chauffeurs ne remplissait pas régulièrement leur "log-book", ce cahier où devraient obligatoirement s'inscrire les détails de leur rythme de travail. Ce "log-book" est importé des Etats-Unis où le système fonctionne rigoureusement. On m'a rapporté qu'il s'appliquait aussi à l'ensemble du Canada, sauf au Québec où il ne fait qu'exister nominalement dans la mesure où les chauffeurs s'y conforment peu et où les patrouilleurs le vérifient rarement.

Voyons maintenant ce qu'il en est du sommeil véritable, celui que rencontrent tous les truckeurs de longue-distance et contre lequel ils doivent souvent lutter. De toutes les adaptations nécessaires aux rythmes intensifs de travail, celle qui concerne le sommeil et la fatigue s'avère la plus particulière. Un bon truckeur est un individu qui, parmi d'autres acquisitions de compétence, a désappris à dormir régulièrement. Les rythmes de travail que j'ai décrits dans les pages précédentes sont irréalisables pour celui qui ne contrôle pas sa fatigue et ses envies de dormir. Des générations de truckeurs ont ainsi apprivoisé le sommeil et cet apprivoisement

est un facteur hautement valorisé dans le milieu. Le bon truckeur a peu besoin de dormir et, s'il y a une "bourrée", il se contente du strict minimum. (Baie James 1975)

> "Le goût de dormir, ça va, ça vient. Tu peux rester une semaine sans vraiment dormir. Je parle d'un gars habitué. Une heure par-ci, deux heures par-là. Dans nos grosses bourrées, on dit pas dormir, on dit perdre connaissance un bout de temps. Mais pour ça, il faut pas manger beaucoup."

Effectivement, les truckeurs présentent souvent l'espect de gens qui tiennent encore debout par la seule force de leur volonté. Il y a bien sûr des moyens pour venir en aide à une volonté qui s'effrite ou encore qui n'a jamais été bien forte à ce jeu. Le café vient sûrement en tête de liste, ce café que les truckeurs américains identifient à du carburant pour être humain, et que beaucoup de truckeurs québécois appellent simplement "du jus". Il y a aussi les "speeds", les amphétamines qui gardent les chauffeurs artificiellement éveillés.

Contrairement à une idée fort répandue dans le public en général, et si j'étends mes observations particulières en Abitibi et à la Baie James à l'ensemble du Québec, l'utilisation de pilules par les truckeurs dans le but de rester éveillé n'est pas une pratique très courante. Ce n'est pas à dire que le phénomène n'existe pas; il s'agirait plutôt de replacer les choses dans leur perspective. Beaucoup de truckeurs, notamment les plus âgés, sont carrément contre cette pratique en invoquant la sécurité. Les pilules vous tiennent en éveil, mais elles vous engourdissent en même temps et surtout, elles augmentent le risque, déjà existant sans elles et principalement causé par la fatigue, d'être victime de visions ou d'hallucinations.

On dira aussi qu'on peut vaincre le sommeil sans elles, à force de café, de volonté et d'habitude. On prétendra finalement que les pilules n'arrangent pas la santé dans un métier qui n'est déjà pas facile à cet égard.

Malgré tout, il y a des "bourrées" si intensives qu'il devient inévitable de voir des chauffeurs atteindre leur seuil personnel de résistance physique. La tentation est alors extrêmement forte d'avoir recours à des moyens artificiels pour rester éveillé. Selon plusieurs chauffeurs, ce sont les jeunes qui ont le plus tendance à prendre des pilules et même à en abuser. Il est assez clair que pour les vieux, les jeunes chauffeurs ont tous les défauts, y compris celui de ne pas avoir de volonté.

Ne pas dormir normalement est une chose; ne pas dormir et conduire en est une autre. Beaucoup de travailleurs en général connaissent ce qu'il serait convenu d'appeler les affres du travail de nuit ou des quarts de seize heures lorsque le rythme de travail se trouve accéléré dans leur secteur. Ne pas dormir régulièrement provoque souvent des malaises et des déséquilibres. Il devient de plus en plus difficile de récupérer ses énergies, surtout avec le travail de nuit en usine, par exemple, quand les quarts de nuit sont en rotation, ce qui fait que le travailleur ne dort plus régulièrement, sur une base irrégulière. Pour le truckeur de longue-distance, ces phénomènes sont poussés à leur extrême limite. Il doit s'adapter à un déséquilibre cyclique, en faire le cadre continu de son travail. Il doit donc vivre de façon permanente avec la fatigue, reléguer quelque part en cours de route, ses envies de dormir. (St-Faustin 1976) "Dormir? Ca fait longtemps que je ne fais plus ça. Je ne sais plus ce que c'est. Y a pas de place pour les dormeux sur les trucks."

Or, le travail d'un chauffeur ne favorise pas en soi la résistance au sommeil. Bien au contraire, conduire longtemps endort, c'est bien connu. Le truckeur est assis, presqu'immobile durant de longues heures, à l'écoute d'un son monotone, sur une route uniforme où tout devient vite une implacable répétition. (Matagami 1975)

> "Ce sont souvent les derniers milles qui sont les plus longs. Les plus durs aussi. Tu t'endors en tabarnak, même que tu dors un peu en roulant. Mais tu veux pas arrêter parce que t'arrives. Le dernier cent milles est un arrache-coeur. Souvent les gars sont pas capables. C'est pour ça que tu vois tout le temps des trucks la nuit collés sur les bords alors qui reste rien qu'un petit bout à faire pour Matagami. Les gars prennent pas de chance, quand les yeux te ferment, t'es mieux de coller sur le bord. Perdre connaissance une heure ou deux, ça replace son homme un petit peu."

La fatigue s'accumule et souvent, sur le point d'arriver, le chauffeur se relâche quelque peu. D'ailleurs, plus il est près de sa destination, plus "il a du millage dans le corps". C'est un moment dangereux, car tout devient alors plus difficile sur le plan des réflexes et de la concentration. Puisqu'il arrive, le chauffeur est épuisé, mais il se presse encore plus, négligeant d'avoir recours à ses techniques personnelles pour combattre le sommeil. Il ne s'arrête pas, ne descend pas marcher autour du camion, il ne chante plus à force d'avoir trop chanté durant le trajet, etc. Il roule obstinément et la seule chose qui garantisse sa sécurité, c'est la certitude qu'il aura sa conscience lorsqu'il atteindra l'extrême limite de ses capacités de résistance au sommeil. Quand cette limite est atteinte, il ne peut se passer que deux choses: ou le chauffeur conscient s'arrête immédiatement et dort un instant ou il s'endort au volant.

Il va sans dire que les chauffeurs sont extrêmement attentifs à ce danger de s'endormir au volant. Ceux qui m'en ont parlé d'une manière détaillée concluaient immanquablement que les risques existaient peu pour celui qui se connaissait bien. Il s'agit de bien connaître ses réactions et ses limites personnelles. Evidemment, il y a ceux qui n'ont jamais eu le temps de s'étudier à fond. Mais cela ne fait que confirmer les risques et difficultés du métier de camionneur de longue-distance qui n'est en sécurité que s'il se contrôle lui-même aussi complètement qu'il contrôle sa machine.

Il n'est pas nécessaire d'aller à la Baie James pour constater ces phénomènes. Quiconque aura roulé sur de grandes routes où le trafic de camions est important, aura assez souvent aperçu aux dernières heures de la nuit ou aux petites heures du matin, ces chauffeurs "tombés endormis" sur leur volant, dans des camions garés en catastrophe sur les bords de la route. Pour eux, un mille de plus en aurait été un de trop. (Observations Baie James 1976)

> "Depuis deux heures, A... ne parle plus. Il fixe la route et roule lentement. A quelques reprises, il a dévié de sa ligne. Je suis inquiet et je lui parle pour ne pas qu'il s'endorme. Il me répond brièvement de ne pas m'en faire, qu'il va y arriver. Il ne reste qu'une heure trente pour compléter le trajet. Dix minutes plus tard, il s'arrête soudainement et m'annonce qu'il ne peut pas le faire et qu'il lui faut dormir une heure."

Dormir est une perte de temps. Le sommeil peut vous tuer s'il vous surprend en conduisant; il peut aussi vous faire perdre de l'argent si vous vous y abandonnez trop complètement. (Observations - Louvicourt 1975)

> "A deux heures du matin, nous arrivons à ce restaurant où la plupart des truckeurs s'arrêtent avant de traverser le parc de LaVérendrye. C'est au millage de Louvicourt. Il y a douze camions dans le stationnement. Tous les moteurs tournent. Il n'y a pas un seul truckeur dans le restaurant. Ils dorment tous dans leur truck. Mon compagnon me dit: "Il y en a dans le tas qui vont sacrer en hostie quand ils vont se réveiller. Des fois tu veux canter pour une heure, mais quand t'es bien dans un parking comme ça avec d'autres trucks autour, ça ronronne en tabarnak pis tu pars pour la nuit, c'est pas long. Tu te réveilles cinq six heures après pis là t'es en calvaire après toi."

Quelle que soit la façon de l'aborder, il apparaît évident que pour les truckeurs, le sommeil n'est jamais un allié et on comprend bien cet énoncé déjà relevé plus haut: "Il n'y a pas de place pour le dormeux sur les trucks". On pourrait ajouter: "Car plus on dort, plus on veut dormir."

Nous nous retrouvons donc en face d'un groupe de travailleurs qui, compte tenu de rythmes de travail qui l'accaparent souvent durant presque 100 heures par semaine, a désappris à dormir et a banni le sommeil de ses besoins afin d'être ce qu'il est et de faire ce qu'il fait.

La santé

Est-il nécessaire de rappeler que nous ne nous intéressons à peu près pas ici aux dossiers médicaux réels des truckeurs? Ce que nous allons décrire concerne exclusivement l'évaluation des coûts physiques telle que les truckeurs la font eux-mêmes. Il est courant dans le milieu de parler de santé, de maux physiques et de fatigue. C'est avant tout un discours qui s'inscrit dans la continuité de celui sur la force, la résistance et la

performance. Comme les machines, les hommes ont un rendement qualifiable et l'on sait bien qu'ils peuvent éventuellement se briser. Ils ont leurs points faibles, des régions critiques du corps qui sont plus fragiles, des parties qui s'usent prématurément. Il y a de bons hommes qui résistent longtemps comme il y en a des faibles qui ne vont pas très loin.

Les yeux

Avant tout, il y a les yeux. Rappellons-nous ce passage déjà cité dans un autre contexte: (Baie James 1975) "En 1973, j'ai perdu 65% de ma vue parce que je roulais trop..."

IL est évident que conduire un véhicule exige une bonne vision; conduire un camion selon les rythmes de travail décrits plus haut implique en outre un usage exagéré des yeux, un recours anormal aux capacités visuelles. Sans jamais être aussi précis que ce truckeur qui mesure en pourcentage l'amenuisement de ses capacités, la plupart des chauffeurs m'ont souligné que la conduite continue fatigue immanquablement les yeux et qu'au fil des années, leur vision baisse.

L'affaiblissement des capacités visuelles est souvent la pierre d'achoppement des truckeurs qui vieillissent.

Conduire avec le soleil dans les yeux, fixer la route la nuit en dépit des phares aveuglants des véhicules qui roulent en sens inverse, subir la réflexion de la lumière sur l'asphalte mouillé ou englacé, tout concourt à blesser les yeux du chauffeur qui accumule les kilomètres.

La visibilité réduite attribuable au mauvais temps n'est pas un contexte exceptionnel au Québec. La réflexion de la lumière sur la neige intensifie les jours d'hiver ce qui est déjà insupportable toutes les nuits de l'année. (Pour se défendre le jour, il y a les lunettes de soleil ou, ce qui est très rare, les vitres teintés des camions.)

Finalement, rouler jour et nuit de façon continuelle est extrêmement exigeant pour les yeux. Certains truckeurs rapportent qu'ils sont régulièrement victimes d'hallucinations à la levée du jour.

On demande donc beaucoup aux yeux; on dit souvent que pour sa propre sécurité le chauffeur doit contrôler son camion complètement. Or, voir est une partie importante de ce contrôle. Il faut toujours bien voir, quitte à "s'arracher" les yeux lorsque cela devient difficile.

Le dos

Bien que la proposition puisse sembler bizarre à priori, il m'apparaît évident que sous l'aspect au moins des éléments qui se brisent et qui s'usent chez l'homme et chez la machine, le mal de dos ressemble beaucoup aux crevaisons: c'est un phénomène extrêmement signifiant dans la sous-culture, mais sa forte signification s'appuie beaucoup plus sur ce que fut le camionnage voilà vingt ans que sur ce qu'il est vraiment aujourd'hui.

Le mal de dos, c'est la complainte des anciens, le mal caractéristique de l'époque où les camions, en plus de rouler sur des "fesses" étaient de véritables "tape-cul".

Aujourd'hui, les choses ont bien changé. Ce n'est pas que les suspensions des camions eux-mêmes se soient réellement améliorées, mais ce sont les sièges de chauffeur qu'on a modifiés. Ils ont leur propre suspension (à air), ce qui fait que les chauffeurs n'absorbent plus tous les soubresauts du camion. C'est évidemment moins dur pour la colonne vertébrale.

Néanmoins, en raison des longues heures passées en position assise, dans une immobilité presque complète, les maux de dos, quoique moins systématiques, existent toujours. A l'instar de la perte progressive d'acuité visuelle, le mal de dos peut aussi mettre fin à la carrière d'un chauffeur de longue-distance. Je me souviens des explications d'un chauffeur de ville (par opposition aux chauffeurs de route) qui devisait sur les raisons qui lui avaient fait abandonner les circuits de longue-distance. Il disait que sa brève expérience (environ cinq ans) sur la route lui avait démontré qu'il n'avait pas "les reins" pour faire ce travail. Il n'avait plus, ou il n'avait jamais eu, le dos assez fort pour rester longtemps immobile à conduire. Sur la route, près de Rouyn, un autre chauffeur, de longue-distance; celui-là avait une autre façon d'en parler: (Rouyn 1976)

> "Je n'ai plus de reins. Le docteur dit que c'est parce que j'ai trop chauffé de trucks dans ma vie. Y est trop niaiseux pour savoir que c'est pas les trucks qui m'ont magané de même. C'est les femmes! Les femmes sont plus dures pour les reins que les truck!"

Le coeur

On a déjà écrit que ce qui tuait le truckeur, c'était la crise cardiaque. En ce sens, "la carte de santé" du truckeur est tout à fait

représentative de l'état de santé des Nord-Américains. Ce qui risque de le particulariser par rapport à cette situation globale, c'est qu'il pourrait bien représenter les formes les plus poussées de cette détérioration.

Si le truckeur de cinquante ans est le candidat privilégié à l'infarctus, c'est qu'il mange mal et trop, qu'il est stressé, surmené et que finalement, il ne fait pas d'exercice physique. (Baie James 1976)

> "Jusqu'à l'âge de quarante ans, j'avais pas une graine de graisse sur le corps. Je chauffais des trucks, mais dans ce temps-là, un chauffeur travaillait des bras en hostie. Tu chargeais pis tu déchargeais toi-même. Tu te réparais tout seul, tu changeais tes flats, tu faisais tout. Couché en-dessous des trucks par des frettes noirs. La grosse misère. Les vacances, c'était le dimanche après-midi au village. Là, tu prenais la bière en masse. Mais le lundi midi, toute la bière tu l'avais pissée en sueur."

Ce sont les luttes syndicales qui, au grand bonheur des chauffeurs, ont fini par établir dans l'industrie du transport qu'un chauffeur n'avait pas à décharger ou à charger les cargaisons. Mais l'établissement de cette règle de spécialisation a contribué en même temps à confiner le chauffeur derrière son volant, lui enlevant ainsi toute possibilité de faire quelque exercice. Toutefois, il est loin d'être établi que les exercices d'autrefois étaient tout à fait sains en eux-mêmes; ils venaient en sus des longues périodes de conduite. Les chauffeurs n'ont pas un bon souvenir de l'époque récente où, en plus de rouler autant qu'ils le font aujourd'hui, ils avaient à fournir sur le plan physique des efforts considérables. S'user à trop forcer ou s'user à trop être immobile, cela revient à la même chose et quant

aux chauffeurs, d'aucuns diront que le camionnage et la santé ne vont pas bien ensemble. On ne conduit pas des camions pour protéger sa santé. Il serait plutôt question de mesurer combien de temps la santé résiste au métier de chauffeur.

Puisqu'on ne force plus comme autrefois, beaucoup de chauffeurs finissent par faire de l'embonpoint. Ils mangent trop pour l'effort physique demandé. Quant à la nourriture, il y a plus. A la Baie James, en particulier sur les chemins d'hiver où les chauffeurs passent souvent plusieurs jours d'affilée sur la route et où il n'y a pas de restaurant, les hommes connaissent le régime des sandwichs et du coca-cola. Ajouté aux cafés innombrables et aux cigarettes, ce régime finit rapidement par provoquer des brûlures d'estomac difficilement supportables.

En réalité, manger et conduire sont des termes qui ne se rapprochent pas facilement. Trop manger nuit à la conduite, ne serait-ce que parce que la digestion engourdit et porte au sommeil les chauffeurs épuisés. Mais si on peut désapprendre à dormir (ce qu'on ne fait jamais vraiment), la chose est très difficile quand il s'agit de manger. On ne peut pas ne jamais manger, tout comme il est vrai qu'on ne peut pas non plus ne jamais dormir. Ce qu'on peut faire cependant, dans un cas comme dans l'autre, c'est adapter ses propres besoins aux exigences de la conduite. Autrement dit, le chauffeur ne peut pas plus manger ses trois repas par jour que dormir huit heures régulièrement. (Baie James 1975)

> "Durant le peu de temps qu'il a charrié par ici, personne ne l'a vu ni dormir, ni manger. Il roulait sans s'arrêter. Bourré de pilules pour pas dormir, au restaurant, il ne prenait que du jus de tomate. Seulement du jus de tomate, jour après jour."

Il s'agit nettement d'un cas extrême. Mais il illustre admirablement bien quels sont les enjeux.

Pour le truckeur, la crise cardiaque est ainsi un terme général représentant le point d'aboutissement d'une façon de vivre qui se détaillerait de la manière suivante: stress et nervosité, fatigue accumulée, café, cigarette, speeds, alimentation irrégulière, mauvaise alimentation parfois (puisque ce n'est pas toujours le cas).

Aux yeux, au dos, aux problèmes de digestion et aux possibilités de défaillances cardiaques, il faudrait ajouter les problèmes respiratoires causés principalement par l'air trop sec à l'intérieur de la cabine lorsque la chaufferette fonctionne. Certains chauffeurs m'ont rapporté qu'ils étaient incommodés par la sécheresse de l'air pendant tout l'hiver.

Somme toute, pour les chauffeurs, le bilan est relativement sombre dans la mesure où, comme on a entrepris de le souligner plus haut, ils sont tout à fait conscients que conduire un camion n'a rien à voir avec un bon état de santé et que bien au contraire, le camionnage détruit son homme de façon systématique.

Sur tous ces points de détail concernant la santé, je ne fais que rapporter des éléments de discussions tenus avec les truckeurs sur ce sujet. Ce qu'il importe de souligner cependant, c'est que ces bribes éparses s'appuient, en toile de fond, sur une théorie que nous pourrions qualifier de populaire, sur une interprétation particulière des faits de santé par les truckeurs qui réfléchissent sur les coûts physiques de la pratique de leur métier.

Quant à eux, il est impossible d'entretenir des illusions. On ne conduit pas des camions pour se tenir en santé. Bien au contraire, il est assez clair dans l'esprit de tous et chacun que ce métier ruine la santé à plus ou moins long terme.

En ce sens, beaucoup de gens dans le milieu seraient d'accord pour dire qu'un homme dure ce que dure un truck, c'est-à-dire entre 15 ou 20 ans. Certains "cassent" en partant, ne supportent pas les conditions, trouvent le métier trop difficile et éprouvent rapidement des problèmes avec leur santé. D'autres durent 30 ans et peut-être même plus. Mais en général, le chauffeur de longue-distance est passablement épuisé après 20 ans de service. En fait, on dira qu'il est "brûlé", "fini", un peu à la manière d'un moteur. Le truckeur n'a plus d'assez bons yeux pour conduire long-temps. Beaucoup font de l'embonpoint, éprouvent des problèmes de digestion, plus rien ne fonctionne comme avant. C'est que les réserves de santé sont épuisées, le chauffeur est définitivement usé et il ne retrouvera jamais ses anciennes forces. En tant que truckeur, il n'a plus rien à donner. (Baie James 1976) "Un homme, ça vaut rien. C'est comme un truck. Quand il est fini, la Compagnie s'en débarrasse."

<u>La marginalité</u>

Il se dégage de tout ce qui précède une inévitable conséquence: les truckeurs, de par leur type de travail, de par l'intensité du rythme et de par les adaptations et compétences nécessaires à l'accomplissement comme au déroulement de ce travail, sont réduits à constituer un groupe fortement marginalisé par rapport à la vie sociale au centre de laquelle ils évoluent.

Il me semble clair qu'il n'est pas dans l'ordre des choses, pour un truckeur, de participer facilement à d'autres activités sociales que celle à laquelle il doit s'identifier en tant que travailleur. Nous sommes ainsi confrontés à un groupe de travailleurs pour qui le milieu de travail se transforme en un milieu de vie. Dans les chapitres antérieurs, j'ai essayé de décrire et de démontrer l'existence concrète de ce mode de vie particulier qui, perçu de loin, se présente comme un métier. L'émergence d'une sous-culture à partir d'un métier n'est possible que dans la mesure où ce métier en vient à occuper tout le champ du possible pour le groupe en cause. C'est bien ce qui se passe dans le cas des truckeurs.

Nous avons vu qu'ils sont généralement en service durant environ cent heures par semaine. Ce seul facteur suffit à établir un fort courant de marginalisation. S'habituer à vivre surmené, fatigué, combattre le sommeil régulièrement, voilà autant de dimensions qui caractérisent le groupe et l'éloignent de la "vie normale".

Le truckeur est ainsi celui qui travaille toujours, qui ne compte pas ses heures. Il compte les kilomètres et il tient désespérément à en faire le plus possible. Chez un travailleur, il s'agit d'une attitude qui intrigue et qui particularise.

Il n'a plus le temps de faire autre chose que ce qu'il fait en tant que truckeur. Il est satisfait lorsqu'il en est ainsi, lorsqu'il y a suffisamment de "charriage" pour qu'il n'arrête jamais.

On pourrait même affirmer que les truckeurs sont étrangers à l'industrie du transport, qu'ils sont marginalisés dans les opérations. Ce qu'ils font, eux, les regarde exclusivement. Les patrons de toutes sortes leur abandonnent biens et responsabilités lorsque le camion est sur la route.

La confusion entre la nuit et le jour, le travail continu, l'impossibilité de consommer comme les autres, de jouir de son salaire comme les autres, de maintenir des relations familiales reconnues comme normales, tout ce qui compose essentiellement le métier de truckeur alimente une coupure vis-à-vis d'un autre monde, un monde devenu étranger bien que tous en soient originellement issus. Cet univers étranger, c'est celui des gens qui ne voyagent pas, qui dorment régulièrement la nuit, qui voient leur famille tous les jours, qui ne mangent pas toujours dans les restaurants, qui ont des amis qui sont des voisins et qui font des métiers différents; c'est aussi des gens qui ont "des patrons normaux", c'est-à-dire des patrons ou des représentants patronaux qui sont toujours là, physiquement présents, prêts à vous donner des ordres comme il se doit; c'est finalement l'univers des gens qui ne font pas un métier où ils risquent de se tuer quotidiennement et qui vous ronge la santé aussi sûrement et aussi froidement que si l'on avait inventé le camionnage dans ce seul but.

Je crois avoir assez légitimé cette hypothèse sur la marginalisation des truckeurs en tant que groupe de travailleurs dont la fonction finit par les englober, par les absorber totalement.

Toutes les descriptions des deux derniers chapitres visaient à fonder l'appréhension de cette marginalité engendrée par la nature du travail et par les adaptations requises.

QUATRIEME PARTIE

ANALYSE DE L'IDEOLOGIE ET DE LA CULTURE DES TRUCKEURS:

QUELQUES CONSEQUENCES THEORIQUES

ANALYSE DE L'IDEOLOGIE ET DE LA CULTURE DES TRUCKEURS:

QUELQUES CONSEQUENCES THEORIQUES

Cette quatrième partie regroupera les trois derniers chapitres. Le premier de ceux-ci aborde la notion de force. La force étant l'élément intégrateur principal du groupe à l'étude, mon intention est de traiter cet élément principal dans le cadre d'une discussion sur la notion de "mana" comme sur celle de "manitou", notions célèbres en anthropologie, "notions qui se rapprochent de la catégorie machin" (Lévi-Strauss 1950:44). De machin à machine, il n'y a qu'un pas. L'idée n'est pas nouvelle, elle est de Lévi-Strauss, mais elle n'a, à ma connaissance, jamais été développée autour d'une ethnographie sérieuse, du côté du monde des machines notamment et précisément.

Une semblable discussion conduit inévitablement dans le champ des comparaisons: "Lorsque certaines conditions sont réunies, les réactions intellectuelles des hommes semblent vouloir être toujours les mêmes" (idem). Entre le chasseur et le truckeur, au chapitre de l'appréhension et du traitement collectif de la notion de force, il pourrait bien y avoir une continuité, des similitudes frappantes, des éléments de cet "impérissable culturel" sur lequel les anthropoloques (les épistémologues en général) s'interrogent depuis les travaux de Lévi-Bruhl en particulier.

Le second chapitre (chap. 8) de cette dernière tranche se veut une synthèse analytique: il se concentrera, quant à la culture envisagée, sur la machine elle-même. La machine est l'élément intégrateur secondaire (la force étant l'élément premier). La machine est un dévoilement de messages avec tout ce que le processus peut impliquer en matière de riches distorsions dans la réalisation de ces messages.

Nous examinerons ce symbole qu'est l'objet, symbole privilégié dans la culture. En continuité avec tout ce qui précède, mais en particulier avec ce que nous aurons dit à propos de la force, nous chercherons à compléter le raisonnement important qui porte sur l'union de l'homme et de la machine. Plus encore, la machine sera perçue comme la partie la plus visible de la lutte entre la fonction sèche de son existence (existence de l'homme ou existence de la machine), c'est-à-dire sa raison de travail, et sa fonction subjective, le non-travail. Tout comme de premières conclusions auront été tirées sur le mana et sur la force, nous dégagerons sur le travail de truckeur des conclusions préliminaires quant à l'importance du jeu et du non-travail. Pour ce faire, ce chapitre s'attache principalement à la description des dimensions symboliques de l'objet.

Finalement, le dernier chapitre (chap. 9) amorce une synthèse et trace des conséquences théoriques pour l'analyse des idéologies et des cultures dans la société complexe. La question fondamentale est celle

de plaisir. Il s'agit de répondre à l'assertion idéologique tout à fait commune dans le milieu qui établit que, nonobstant toutes les misères objectives, la marginalité et la monotonie, il est clair pour tous les vrais truckeurs que leur condition procure de très grands plaisirs.

Ces plaisirs, on en parle peu, mais on les vit intensément. C'est toujours de cela qu'il s'agit profondément. En un premier temps, nous examinerons la raison du danger, de la peur, de l'anxiété selon un modèle qui analyserait la fonction sociale positive de ces sentiments collectifs. Ensuite, nous verrons, en continuité avec l'existence d'un monde de force propre aux truckeurs et pas à d'autres, nous verrons donc comment s'inscrit la performance au niveau de la signification symbolique. Il s'agira de reparler du rythme intense sous un angle différent celui de l'échange symbolique. Le facteur positif relié à la peur, le plaisir devant le risque réel, face au danger véritable et perpétuel, renforcent l'importance du contrôle. Or, ce contrôle passe par la médiation des individus (un truck çà se conduit tout seul, le chauffeur est le seul à calculer ses risques et à tout savoir sur la "situation" qui se développe) et de cette façon, c'est fondamentalement dans la "tête" du chauffeur que les choses se passent, eu égard au contrôle de la force et aux dangers de la perte de contrôle. On y retrouvera donc une synthèse au niveau de la fonction réelle de la peur, de son inscription positive dans un processus de fête continuelle manifestant un contrôle intégral du monde que l'on a créé.

CHAPITRE VII

LA FORCE DE LA MACHINE

"La vitesse pour moi, c'est d'abord l'impression de l'arrachement."

(Sartre, Les mots)

Introduction

Nous verrons que la machine peut être belle et que cette beauté a son importance dans l'ensemble du travail de signification qui transforme la réalité technique de l'objet. Dans le cas des camions cependant, la beauté formelle de la machine n'en épuise que superficiellement les virtualités symboliques. Plus que la forme, plus que la marque du camion, c'est la force qui cristallise premièrement et profondément le discours et le lien des chauffeurs par rapport aux trucks. Si la forme est un cadre général, la force, elle, est un premier cheminement dans l'univers complexe de l'attachement, de la dépense et du mouvement.

L'effet de puissance est beaucoup plus étendu que celui de la forme. Dans le présent chapitre, il importe donc de prendre la mesure de cette notion de puissance, notion que nous retrouvons tout au long de l'analyse. C'est d'autant plus indiqué que, comme nous le mentionnerons à propos du camion nordique, la force l'emporte explicitement sur la forme pour ce qui est d'exprimer le mode d'existence.

L'échelle de puissance

Deux remarques s'imposent: 1- la dimension puissance est première parce qu'elle transcende toutes les autres et sa fonction principale en est une de discrimination dans la mesure où elle débouche concrètement sur une hiérarchisation des truckeurs; 2- elle suppose un lien d'efficacité symbolique puisque pour accomplir son rôle discriminatoire, il devient

nécessaire que la puissance passe de la machine à l'homme. Il y a là une appréhension et une manipulation de la notion de force qu'il convient de qualifier et de cerner avec le plus de précision possible. En d'autres mots, il importe de qualifier ce camion que l'homme est devenu ou cet homme que le camion devient, eu égard à la dimension de la puissance développée et de l'énergie consommée.

En quantité et en qualité, une importante partie du discours des truckeurs porte sur cette dimension. A priori, il s'agit d'une classification hiérarchique relativement simple dans la mesure où le rang est assigné selon la puissance brute de la machine. Dans la pratique d'ailleurs, la notion s'affiche et s'exprime facilement et spontanément. Bien souvent, le camion parle pour l'homme; il suffit de voir le camion travailler, de l'entendre tirer sa charge sur la route ou simplement de l'observer à l'arrêt où une série de caractéristiques indiquent aux connaisseurs la puissance de la machine. Evidemment, la chose serait très simple si nous en restions là; faire état de cette échelle quantifiée suffirait. Mais il arrive que cette dimension opère rarement, aussi bien dire jamais, dans un vide contextuel parfait. Elle apparaît toujours en combinaison avec d'autres facteurs de signification. L'expérience du truckeur, la charge tirée, le degré d'insertion du chauffeur dans le milieu, la marque du camion, voilà autant de composantes qui viennent se combiner avec la notion de puissance du moteur pour conférer à l'association d'un homme et d'un camion un statut particulier.

Pour l'instant, puisque c'est là que nous voulons partir, restons-en à l'échelle de puissance brute. (Baie James 1975)

> "Les forces de moteur, ça va, disons, du 255 au 450. Il y a des 318, 325, 350, 375 et maintenant des 450. Plus les pipes sont grosses, plus les filtres d'air sont impressionnants, plus les moteurs sont forts."
>
> "Bientôt, un chauffeur de 350 ne sera rien de plus qu'un petit chauffeur de pick-up. Avec les nouveaux 450, c'est ce qui va sûrement arriver. Et tu sais qu'on ne parle pas aux chauffeurs de pick-up, nous autres."

Comme je l'annonçais déjà plus haut, la force est chiffrée en une première répartition de fond. En 1976, il semble que la force moyenne des moteurs de camions tournait autour du chiffre 350. Cela signifie que les chauffeurs trouvaient acceptable de conduire des camions dont la force varie entre 318 et 375. Les 450 sont nouveaux sur le marché, et, pour cette raison, ils sont rares et exceptionnels. Quant aux 255, ils n'existent pratiquement plus.

Dans leurs conversations, les truckeurs font immanquablement référence à la force du moteur de leur camion, un peu comme s'ils annonçaient leur calibre en tant que truckeur. Pour être accepté dans le groupe et pour se voir conférer un statut, un individu doit nécessairement se situer à un niveau acceptable dans l'échelle, à l'intérieur de laquelle une hiérarchie s'établit. Au moment où le 350 est la norme, c'est-à-dire le plus répandu et le mieux rodé des moteurs puissants, la classe de l'acceptable se répartit en-dessous et en-dessus de la norme, étant entendu que certaines limites ne sont pas dépassées, la force 318 inférieure à

la force 375 supérieure. A la Baie James, parallèlement au 350 normal, le V12 de White Freightliner développait 370 forces et recevait toute l'attention méritée. Le chauffeur d'un V12 jouissait d'un certain statut, eu égard à la puissance, compte tenu que ce moteur avait fait ses preuves. Le camion lui-même n'avait pas une aussi bonne réputation chez l'ensemble des truckeurs qui le connaissaient, mais ce n'était pas la force du moteur qui était en cause. Lorsque Mack introduisit ses nouveaux 375, la limite supérieure était repoussée et les ambitions se sont naturellement tournées vers ce plafond.

Puissance et rodage

> "Mon 350 a du poignant en hostie. C'est mieux qu'un 450. Les 450 sont vaches. Ils tirent moins qu'un 350 en ordre."
>
> "Ils ont beaucoup de problèmes avec nos 450. Ils sont toujours cassés. Franchement, ils ne tirent pas plus qu'un 350."
>
> "Ils ont fait beaucoup de bruit les gars de Magny avec leur Mack 375, mais regarde en avant là-bas, le V12 est en train de le doubler dans une côte."
>
> "Quelle sorte de christ de moteur il a ton Western Star? Un 450? C'est sûrement un 450 pour tirer comme ça."
>
> "Des nouveaux moteurs comme ça, ça prend au moins un an avant d'enlever le méchant qu'il y a dedans."
>
> (Baie James 1975)

Voilà autant d'interventions qui illustrent l'importance du rodage du moteur afin que la puissance vive soit libérée proprement, entièrement et sûrement. C'est bien vu d'avoir un moteur très puissant,

mais ce l'est moins d'en avoir un qui casse régulièrement ou qui ne développe pas réellement les forces qu'il annonce. Un moteur neuf est suspect tant qu'il n'a pas fait ses preuves. Le moteur adéquat est un moteur qui est docile, vif, fiable, aussi fort que spécifié par le manufacturier. Cette question du rodage des moteurs, lorsque traitée du point de vue des truckeurs, dépasse largement les conditions techniques de fonctionnement. Le rodage, c'est aussi et surtout l'adaptation du moteur à l'univers routier. Le moteur doit faire du millage avant d'être accepté, avant que le "méchant" qu'il renferme ne réussisse à sortir. Il y a déjà un parallèle à souligner entre les conditions d'acceptation de lui-même dans le milieu et celles des moteurs.

Les truckeurs connaissent bien les caractéristiques des camions spécifiquement disponibles dans un environnement donné, les camions de la compagnie par exemple, et ils les classent selon un ensemble de critères dont le plus important est justement celui de la puissance développée effectivement par chacun des camions. Un camion "tire bien" ou ne "tire pas bien". Comme l'indiquent les extraits des commentaires des informateurs ci-haut retenus, un bon chauffeur s'en tire mieux avec un bon 350 qu'un autre bon chauffeur avec un 450 mal adapté. Les raisons pratiques et symboliques de cette grande préoccupation de la part des chauffeurs à propos de la puissance véritable sont assez évidentes. D'une part, un bon moteur évite un tas d'ennuis sur la route et d'autre part, un bon moteur assigne le chauffeur à une classe donnée dans l'univers des statuts. Comme les chauffeurs, chaque camion particulier a sa réputation:

(Grand Remous 1975)

> "Les mécaniciens du terminus de Grand-Remous connaissent bien le V12 no. 996 maintenant affecté au terminus de Matagami et conduit par Deroy. Pendant longtemps, ce camion a charrié du fuel entre Montréal et Rouyn. Ils s'informent précisément des performances du V12 à la Baie James. C'est un vieux truck avec toutes sortes de petits problèmes qu'il faut connaître, mais sa grande qualité c'est qu'il a toujours bien tiré."

Au delà de la simple évaluation technique, le moteur développe des forces qui sont traitées par les chauffeurs comme des substances inconnues et capricieuses qui, dans le cas de certains camions, ne collaborent jamais adéquatement tandis que dans d'autres, elles sont disponibles.

La charge

Le camion et sa puissance n'ont de raisons d'être que s'ils tirent une charge. Rien n'est plus nu, plus ridicule même qu'un camion "bob tail", c'est-à-dire sans une remorque.

> "Regarde en arrière, le Barvi ne nous lâche pas d'un pouce dans les bonnes côtes et il charrie tout un voyage. C'est quelque chose un train de planches. Ca tire bien ses Mack-là." (Louvicourt 1976)

> "J'arrivais de Joliette avec un train de ciment en sac. C'est dans le très pesant, mais je filais en grande..." (Baie James 1976)

> "Aujourd'hui, les trucks sont forts et souvent, ils ne sont pas assez chargés pour la force des moteurs. C'est comme ça à Montréal, des gros trucks qui charrient rien." (Amos 1976)

> "Les gars charrient des maisons mobiles avec des 350 ouverts au coton. Ca pèse rien ces maisons-là. Un petit truck à gaz, c'est en masse pour charrier ça." (Baie James 1975)

"Mon truck tire assez bien qu'il ne force même pas pour tirer un train de fuel." (Baie James 1975)

"Ici, à la Baie James, on charrie tellement pesant des fois que nos 950 ne sont pas assez forts." (idem)

Par le biais de la relation entre la force et la charge, la pesanteur de la charge vient s'inscrire en tant qu'élément intervenant dans le processus d'assignation du statut. Omniprésente est l'idée de "charrier" quelque chose si bien qu'avec la puissance, c'est une des notions les plus fréquemment débattues dans les conversations courantes. C'est rarement la qualité de ce qui est transporté qui est retenu. C'est surtout son poids, et partant, les indices de difficulté reliés à la chose. Le camion doit "charrier" ni trop lourd ni trop léger, si bien qu'une sorte d'équilibre est recherchée. Transporter une charge trop lourde est sacrilège dans la mesure où, dans ce cas, le camion travaille trop fort, se "magane" et se fatigue. Le chauffeur qui soigne bien son camion et dont la relation avec lui est chaleureuse et productive ne peut que s'opposer, ou dénoncer ce genre de pratique qui consiste à faire des voyages exagérés sur le plan du poids. Quant à la remorque qui, elle, prend pratiquement tout le poids et se brise en premier, elle n'est pas l'objet de préoccupations particulières de la part des chauffeurs si ce n'est qu'elle est source d'ennuis importants lorsqu'elle se brise. Contrairement au camion, la remorque n'est qu'un accessoire et dans la majorité des cas, les chauffeurs changent de remorque à tous les jours. Transporter une charge trop légère n'est pas un sacrilège en soi, mais il en reste un élément de ridicule qui n'aide pas pour le statut. C'est donc en fonction de la charge

que le rendement d'un moteur et par extension d'un camion s'évalue. Sur le plan de l'appréhension conceptuelle ou de l'entendement propre au milieu des truckeurs, il est absolument nécessaire de tirer une charge qui soit à la mesure du moteur du camion et partant de la capacité et du statut du chauffeur.

La vitesse

Dans ce contexte, la recherche de la vitesse est secondaire. La puissance n'est signifiante que dans son rapport à la charge et nous nous retrouvons devant un développement de forces qui est lent. La vitesse, lorsque recherchée pour elle-même devient clairement un facteur négatif au chapitre du statut. Un préjugé propre au milieu veut que la vitesse soit le fait des jeunes débutants que la route n'a pas encore cassés. En plus d'être un élément incohérent dans la définition que le milieu donne à la machine et à ses fonctions et destinées, la vitesse augmente dramatiquement les risques d'accident dans une opération qui comporte déjà beaucoup de risques. Comme il est entendu parmi les truckeurs qu'une des plus grandes réalisations quotidiennes des chauffeurs consiste à s'en sortir sans histoire, l'introduction de risques supplémentaires et inutiles est, à leur avis, déplorable. En ce sens, le commentaire populaire qui prétend que les truckeurs sont des gens principalement préoccupés par la vitesse de la machine n'est que très partiellement vrai.

> "Au début des White 350, les trucks n'étaient pas barrés. Les jeunes roulaient à 75-80 milles à l'heure, ces hosties d'ignorants!" (Val d'Or 1976)

> "Les jeunes chauffeurs ambitionnent sur les gros trucks, ils roulent 75-80 et ne cherchent au fond qu'à impressionner ceux qui ne chauffent pas des trucks." (idem)

"Ici, à la Baie James, on roule chargé à une moyenne de 35 milles à l'heure. Allège, on approche 45 milles à l'heure." (Baie James 1975)

"Pour les jeunes, les trucks sont jamais assez forts. Ils ont de beaux trucks neufs, mais ils gaspillent tout ça." (idem)

"Le camionnage, c'est plus intéressant aujourd'hui car les trucks sont plus forts, mieux construits. La compagnie les barre à 55 milles à l'heure. C'est trop bas. La bonne vitesse maximum, c'est 65. Avant que la compagnie barre les trucks, les jeunes roulaient à 75-80. Ca, c'est beaucoup trop." (Mont Laurier 1976)

Il s'agit bien sûr de commentaires provenant de la bouche de chauffeurs ayant une certaine expérience, plus de quinze années de route dans le corps. Pour eux, la vitesse en elle-même ne doit pas être recherchée. On constate quand même que, à l'instar de la force et de la charge, il existe une vitesse idéale. Chez tous les chauffeurs que j'ai rencontrés, la norme de 65 milles à l'heure était celle à laquelle on se référait de façon constante. Celui qui roule plus vite s'expose à des risques inutiles. Celui qui roule plus lentement, compte tenu des charges et du type de route existant dans le nord-ouest du Québec, se retrouve toujours en train de changer ses vitesses et dans ces conditions le moteur du camion force constamment, ce qui n'est pas, on l'a vu, pour satisfaire un truckeur véritable. On constate aussi que les compagnies "barrent" les trucks afin de contrôler la vitesse chez leurs chauffeurs. Autrement dit, la compagnie s'arrange pour que mécaniquement, les camions ne puissent pas dépasser une vitesse donnée. (Val d'Or 1976)

"Il y a deux façons de barrer un truck. D'abord par une vis au plancher sous l'accélérateur, d'où l'expression "ils sont forts sur la vis". Ensuite

> par des modifications sur la transmission. On peut enlever l'overdrive et en faire un underdrive. A ce moment-là, il te manque un trou, il te manque des vitesses pour monter plus haut que 60 milles à l'heure. Tous les Brazeau sont sur le underdrive."

Naturellement, selon les truckeurs qui s'appuient sur leur expérience, les compagnies manifestent leur incompétence dans ce domaine comme dans d'autres, comme nous le verrons souvent, en barrant les camions à 55 milles à l'heure, soit 10 milles à l'heure trop bas. Nous voyons s'opposer ici l'évaluation des truckeurs à celle des techniciens du camionnage. Pour les chauffeurs, barrer un camion à 55 milles à l'heure est extrêmement néfaste pour celui-ci, mais il ne faut pas s'étonner que les compagnies ignorent ce genre de chose car elles ignorent tout. Néanmoins, les truckeurs acceptent de bonne grâce les interventions de la compagnie à ce chapitre dans la mesure où ils reconnaissent qu'un contrôle est nécessaire. Il ne faut pas oublier que toute l'organisation de l'industrie pousse les chauffeurs, les entrepreneurs comme les chauffeurs de compagnies, à rouler vite puisqu'ils sont payés au millage parcouru. Il y a là une contradiction flagrante qui indispose à peu près tous les intervenants. Pour conserver l'énergie, mais surtout pour se défendre vis-à-vis des compagnies d'assurance, les compagnies de transport contrôlent la vitesse de leurs camions même si cela implique à la limite une réduction dans le volume du transport. Chez les truckeurs, ce sont les salaires qui se trouvent menacés. Mais surtout, ce sont les interventions au niveau du camion lui-même et de la conduite qui sont immanquablement val vués par les chauffeurs qui aiment à souligner leur compétence en ces domaines. Malgré tout, malgré le fait

que plus un chauffeur parcoure de kilomètres, plus il amasse d'argent, il est quand même surprenant de constater que la vitesse demeure nettement un facteur négatif pour les truckeurs au profit d'autres éléments tels l'endurance, la consistance ou la résistance.

L'expérience

Au fil des années, les vieux chauffeurs ont expérimenté la montée de la force des moteurs. Conséquemment, la classification hiérarchique des truckeurs en relation avec la quantité de forces disponibles est forcément sujette en même temps à l'échelle d'expérience des chauffeurs. Il s'agit d'une comparaison "par le passé" qui souligne en pratique la distinction entre le discours des jeunes chauffeurs qui ne retiennent volontiers que la puissance brute des moteurs en tant que facteur discriminant entre eux et le discours des plus vieux qui font en quelque sorte intervenir une dimension historique.

> "En 1956, je chauffais un Autocar 225. C'était le plus gros truck voilà vingt ans et c'était une bien bonne machine." (Baie James 1975)

> "Avant, j'avais un vieux White. Pas le White Mustang, l'autre. Il était vieux, mais il roulait mieux que n'importe quel truck. Je m'en suis débarrassé pour un neuf, mais je l'ai toujours regretté mon vieux White." (Huberdeau 1977)

> "En 1948, dans le bois, j'arrive avec un truck à gaz, 5 tonnes, 6 roues. Un Ford. Les gars me regardent et n'en reviennent pas. Tu parles d'un beau truck! Puis, j'ai changé pour un Fargo plus fort. Mon Ford faisait dur à côté de mon Fargo. En 53-54, les premiers diesels arrivent en Gaspésie. En 1955, tu faisais ton frais avec un 10 roues de 225 forces. Mais quand les 250 forces sont sortis, là on se moquait bien des vieux 225. Ce n'était plus bon un 225. Ensuite les forces ont toujours augmenté.

> Bientôt, tu verras, un chauffeur de 350 ça ne voudra plus rien dire. Et pourtant aujourd'hui, comme je te parle, un vrai chauffeur de truck, c'est un chauffeur de 350." (Baie James 1975)
>
> "Chauffer un truck voilà vingt ans, si tu avais vu ça! C'était incroyable! Je charriais du fuel entre Matagami et Montréal-Est à l'époque où Matagami c'était le bout du monde. On gelait tout rond dans ces trucks-là, mais on y vivait quand même." (Amos 1975)
>
> "J'ai chauffé des diesels 200 quand ils sont sortis sur le marché et elles n'étaient pas très au point ces machines-là. A force de se déprendre, on faisait des cours de mécanique diesel sur la route. Nous autres, ceux qui ont connu les années de misère, nous apprécions les bons trucks d'aujourd'hui." (idem)

Ainsi, le chauffeur d'expérience est moins directement orienté vers la puissance à tout prix. Les commentaires précédents ont plusieurs fonctions dans le milieu, mais en ce qui a spécifiquement trait à la notion de puissance, ils réussissent dans ce cas particulier à la mettre en perspective. L'échelle de puissance conserve toujours son importance, mais elle s'imbrique dans un complexe de signification plus étendu que celui auquel se réfère le débutant dans le métier. Plus loin au cours ce l'analyse, j'aurai l'occasion de revenir en détail sur cette question d'expérience et d'apprentissage. A ce stade-ci, je ne ferai que mentionner ce "conflit des générations" dans le groupe des truckeurs. Le jeune chauffeur ne pourra jamais connaître ce qui a déjà existé mais qui n'existera plus jamais, ces choses du passé sur lesquelles les plus vieux se sont faits les dents. Il y a des choses qui s'apprennent et dont les vieux se chargent d'établir les critères de l'apprentissage et les cheminements de la maturité. Un jeune chauffeur peut bien conduire le plus puissant des camions,

cela ne suffit pas à en faire le meilleur truckeur. Sur le plan de la puissance, en raison de l'évolution de la technologie, il y a plus qu'un simple apprentissage si l'on considère que les références et les contraintes que se donnent les plus expérimentés dans l'application de l'échelle sont pratiquement sans valeur pour les jeunes et il ne saurait en être autrement. Cela n'est pas sans engendrer des aspects irréconciliables à ce niveau de la séparation.

Cette séparation des jeunes et des vieux est concrètement très vivante, et quant à la puissance des moteurs, elle se traduit par un recours beaucoup moins direct et beaucoup plus subtil à cette échelle de la part des plus vieux.

La libération de la force

La puissance ne hiérarchise que si le contexte, c'est-à-dire tous les éléments significatifs, toutes les autres classifications articulées sur celle de la puissance brute, est proprement développé. Si comme je l'indiquais au début, la part consacrée à la puissance des moteurs est importante dans le discours des truckeurs, c'est parce qu'elle suppose tout un champ de significations symboliques et pratiques dont elle est finalement un élément. De ce champ d'où parvient l'ensemble des critères opérant dans l'assignation des statuts, la puissance est une des parties les plus spontanément exprimées. La chose n'est pas claire pour autant puisque les truckeurs ne discutent pas et n'appréhendent pas cette réalité en ne retenant que des dimensions pratiques ou techniques. La force est

beaucoup plus mystérieuse, inconnue, difficile à maîtriser que ce que la définition purement mécanique nous laisserait supposer.

Le discours sur la puissance nous dirige vers quelques principes fondamentaux propres aux expériences médiatisantes des truckeurs. Le camion est un objet qui projette, libère, dépense et confère (dans le sens de transférer) une énergie qui n'a rien à voir avec les capacités normales de l'homme. Comme, dans cette affaire, l'homme prolonge et devient le camion, il ne peut s'agir d'une force qui échapperait au traitement conceptuel propre au milieu humain.

A l'instar d'une réflexion collective historiquement et culturellement très répandue, vis-à-vis la face cachée du camion, du côté du moteur, il existe dans la réflexion des truckeurs un principe d'interprétation qui s'appuie sur la notion de force vivante, agissante de substance inconnue, une force qui est capricieuse et dont la collaboration n'est pas acquise même si elle est essentielle pour la bonne marche des choses. La force est là, au bout des doigts, au bout des pieds, mesurable à première vue puisque le manufacturier la spécifie et la garantie. Mais cette garantie ne veut rien dire. Chaque camion, chaque chauffeur, chaque cas est différent et cela échappe au contrôle des manufacturiers. C'est un univers qui appartient exclusivement aux truckeurs qui, eux, savent ce qui se passe quand on se met à commander à tant de forces. Il faut libérer, dépenser la puissance comme il se doit.

Le "comme il se doit" des plus jeunes est peut-être plus mal défini mais il se rapproche davantage de la destruction rapide, de la consumation

à court terme, de l'explosion plutôt que de l'écoulement de l'énergie. Cette distinction entre jeunes et vieux est peut-être téméraire puisque je serais tenté d'émettre l'hypothèse que les deux tendances coexistent dans toute relation avec un camion. C'est beaucoup plus une question de dosage et de mesure qui est en cause ici. Le vrai truckeur est celui qui accomplit ce tour, cette magie de s'approprier la puissance, de contrôler la dépense de l'énergie, le développement de la force, de la mettre à son profit symbolique en tant que jongleur comme à son profit pratique en tant que chauffeur. Cette force, il la fait sienne dans ses rapports avec les autres qui comme lui, jonglent avec la puissance. Il devient même cette force qui se consume selon un rythme et une mesure particulière. Il y a ceux qui y sont parvenus et qui se sont détruits, ceux qui y parviennent, ceux qui sont sur la voie d'y parvenir et ceux qui s'essayent mais qui n'y parviennent jamais.

Ainsi, derrière ce discours chiffré sur la puissance, c'est un principe fondamental pour les truckeurs qui est en cause. Car en réalité, ce qu'il y a derrière, c'est l'entente, la virtuosité dans le registre d'une puissance qu'il faut s'approprier et libérer proprement.

La création d'un monde de force

Ce recours à la notion de force en tant qu'élément premier d'intégration de la culture est extrêmement significatif d'un point de vue anthropologique: (Lévi-Strauss 1950:43) "...les conceptions de type mana sont si fréquentes et si répandues qu'il convient de se demander si nous ne sommes pas en présence d'une forme de pensée universelle et permanente..."

Par rapport aux matériaux ethnographiques dont nous disposons et qui font l'objet d'une description relativement détaillée dans les pages qui précèdent, par rapport surtout à la question particulière d'un caractère intangible et d'une qualité non technique conférés à la force des moteurs dans le milieu des truckeurs, nous nous devons de considérer l'hypothèse que dans cet univers culturel particulier, la force des moteurs n'est autre que la force en général, une force qui compose l'univers, mais qu'il importe de s'accaparer (avec laquelle il faut trouver le moyen de s'entendre ou de communiquer) par le biais d'une mise en relation ritualisée sans laquelle les choses risquent de bien mal fonctionner. (Lévi-Strauss 1950:43)

> Ce phénomène "...serait fonction d'une certaine situation de l'esprit humain en présence des choses, devant donc apparaître à chaque fois que cette situation est donnée. Mauss cite dans l'Esquisse une remarque très profonde du Père Thavenet à propos de la notion de manitou chez les Algonkins: "Il désigne plus particulièrement tout être qui n'a pas encore un nom commun, qui n'est pas familier..."

Pour les truckeurs donc, la situation existerait qui suggère ou oblige un pareil traitement collectif. Nous reviendrons sur l'importante question de la situation "de l'esprit"; pour l'instant, restons-en à l'analyse de la résultante, le fait que pour les truckeurs, la force est essentielle, omniprésente dans leur univers culturel; elle est indéfinissable en tant que telle, réglant son compte à sa définition technique.

Certes, la force concerne la charge, l'inclinaison des pentes sur la route, l'équilibre et la capacité concrète de la machine de tirer ou de toute la masse de se déplacer. Mais pour que cela se fasse vraiment,

il faut faire appel, on l'a vu, à l'entente privilégiée entre le chauffeur et sa machine. Le jeune truckeur doit apprendre que le plus fort des camions ne donnera qu'un bien faible rendement par rapport à ce qu'il pourrait techniquement fournir, si en tant que chauffeur il ne fait pas l'essentiel de ce qui doit être fait pour que cette force soit réellement disponible. C'est l'individu qui s'unit jusqu'à se confondre avec la machine afin de contrôler la force disponible dans l'univers en général, mais qui habite la machine en particulier. Un chauffeur qui ne comprend pas cela, qui est l'essentiel, ne fera jamais que de bien piètres performances. (Lévi-Strauss 1950:44)

> "...ces assimilations ne sont pas si extraordinaires; avec plus de réserve sans doute, nous en pratiquons qui sont de même type quand nous qualifions un objet inconnu et dont l'usage s'explique mal ou dont l'efficacité nous surprend, de truc ou de machin. Derrière machin, il y a machine et plus lointement l'idée de force ou de pouvoir."

Cette profonde remarque donne malgré tout l'impression que les conceptions de type mana survivent dans nos sociétés sous une forme résiduelle, pour qualifier des objets dont l'usage s'explique mal. On comprendra que le matériel ethnographique dont je dispose m'indique bien au contraire que ces conceptions font beaucoup plus que survivre. Elles auraient, dans le champ particulier de la culture des truckeurs, une impérissable vigueur, constituant une grille fondamentale d'interprétation significative du monde. Si on les retrouve actives là, je me demande ce qui nous interdit de penser qu'on pourrait les retrouver ailleurs, étant entendu que des sociographies adéquates nous fourniraient le matériel nécessaire pour appuyer une

semblable analyse. Cela donnerait encore plus de profondeur à l'hypothèse qui nous amène à nous demander, à l'instar de Lévi-Strauss, "si nous ne sommes pas en présence d'une forme de pensée universelle et permanente."

Si, comme le disent les truckeurs, la force des moteurs ne veut techniquement rien dire et qu'il faut un bon chauffeur pour libérer toute la force disponible, la libérer dans un sens positif, alors, il y a entre le chauffeur et cette force une relation autre que mécanique, une relation superposée à la fonctionnalité objective.

Si les moteurs "ont du méchant à sortir" avant d'être en mesure de donner toute la force recherchée par le chauffeur, si "un bon 350 est plus fort qu'un mauvais 450", c'est bel et bien parce que cette force relève plus de la substance intangible que de la pure création technique.

Le bon chauffeur qui sait rendre un moteur bon, c'est d'abord celui qui a une attitude de truckeur. Cette attitude est mentale. On doit se disposer, se rendre disponible, se concentrer à la correcte appréhension de la machine qui alors seulement, se met à travailler pour soi dans le sens de passer à travers soi. Il faut penser d'une certaine manière pour mettre la force à son profit. Même le chauffeur qui saurait parfaitement comment faire fonctionner techniquement la machine pourrait très bien être en mauvaise relation avec son moteur. Ce qui revient à dire qu'il ne l'écoute pas assez, ne l'entend pas assez, ne le sent pas suffisamment pour être en mesure de s'ouvrir et recevoir l'information et le pouvoir de la force.

C'est en ce sens que l'on peut en venir à considérer que le fait de conduire un camion n'est plus un fait de conduite comme telle; cela devient une expérience mystique pour laquelle le camion devient l'objet privilégié, le symbole central, le médium du pouvoir en quelque sorte. Dans ce jeu, la forme est décisive (la couleur, la textute, etc.) parce qu'elle se montre. Mais la force cachée l'est encore plus; le chauffeur, de son côté, devient les deux à la fois: il est le camion, en ce que celui-ci est beau et puissant: (Mauss 1950:104) "...le mana est la force par excellence, l'efficacité véritable des choses qui corrobore leur action mécanique sans l'annihiler."

Le chauffeur qui n'est que pratique, qui ne s'appuie que sur sa raison objective est donc nécessairement un truckeur en difficulté, quelque soit sa compétence technique. Car si on suit fidèlement l'interprétation des truckeurs face à leur compétence, ce n'est pas du tout du côté technique que le raisonnement se dirige; il penche plutôt du côté d'une relation complexe mais intangible, indéfinissable comme telle, avec une réalité substantielle que seuls les vrais truckeurs connaissent.

Autrement dit, le camion ne fonctionne pas à cause des techniciens qui l'ont pensé et fabriqué; il ne fonctionne pas parce que le moteur fonctionne. Celui-ci fonctionne parce que le truckeur le fait fonctionner par le biais de l'entente qui s'établit entre lui et l'indéfinissable qui habite le moteur et la machine. Voilà "la véritable efficacité des choses." Il est ainsi permis de croire que la force des moteurs est aux truckeurs

ce que le Manitou est aux Algonkins ou l'Orenda aux Hurons, "une puissance ou une potentialité hypothétique de produire des effets de façon mystique." (Hewitt, 1902, cité par Mauss 1950:107)

Cette relation mystique entre l'individu et la force présente dans l'univers et disponible dans un objet en particulier, le camion, n'est pas un épiphénomène n'ayant que des effets secondaires et superflus sur l'ensemble des réalités quotidiennes des truckeurs. Elle est au contraire centrale et elle suppose tout le reste. Il suffit de poser comme réelle et efficace cette relation pour comprendre que tout ce reste, qui n'est autre que la vivacité de la créativité culturelle du groupe des truckeurs, son autonomie aussi, en découle nécessairement. Par rapport à cette relation fondamentale, tout fait sens. (Mauss 1950:102)

> "...le mana est proprement ce qui fait la valeur des choses, valeur magique, valeur religieuse et même valeur sociale. La position sociale des individus est en raison directe de l'importance de leur mana, tout particulièrement la position dans la société secrète."

Les indications ne peuvent pas être plus claires. Si on retourne à l'efficacité sociale de l'échelle de puissance des moteurs, on voit bien que c'est elle qui sert de toile de fond à la hiérarchisation fondamentale de la confrérie. Dans l'univers du truckeur, on est tous égal avant que cette force ne nous sépare. En fait, deux facteurs sont ici importants: le premier concerne l'entente nécessaire; le second, la durée de cette entente. Celui qui s'entend bien avec sa machine "... pour un bon truckeur, son truck c'est toujours le meilleur..." (St-Faustin 1976) et qui le fait

depuis un certain temps (l'expérience accumulée, le millage dans le corps) possède une haute position dans la confrérie, un point c'est tout.

Quelque soit le camion, quelque soit sa vitesse de pointe, un bon chauffeur qui roule avec un bon camion est en mesure de prouver par sa performance qu'il n'a pas de problème pour manipuler la force et la mettre constamment à son profit subjectif.

De la même façon qu'il est assez clair que l'appréhension subjective de la force par la collectivité débouche sur une hiérarchisation concrète des individus à l'intérieur de la confrérie, il faut reconnaître que cette entente subjective réalisée par l'individu social se reconstruit constamment au niveau de son attitude mentale.

Or, cette attitude relève nettement de la participation et de la sympathie dans le sens où Lévy-Bruhl l'entendait. Il y a de l'affectivité dans le processus de mise en relation et il est bien sûr que ce processus, dont l'efficacité ne peut être mise en doute est en soi un rejet de la pensée causale telle que la raison objective la prescrit. Il serait plus juste de parler qu'il s'agit là d'un rejet de l'exclusivité de la pensée causale.

"Pour être truckeur, il faut avoir du coeur", entendons: il faut avoir une certaine sensibilité. "Il faut penser comme un truckeur". Il faut se mettre dans cette perspective de rejet pour comprendre tout ce qui précède sur la notion de force de l'univers, ici l'univers routier. Il faut se mettre à penser que rien ne passe sous le capot si on ne possède pas

l'inconditionnelle sensibilité qui permet d'appréhender la machine autant comme une substance qui en vient à vous habiter, à vous conférer son pouvoir, que comme un simple moteur diesel qui fonctionne à la mécanique Diesel. L'un ne doit pas nier l'autre.

A l'instar du chasseur par exemple, le truckeur ne croit pas que l'action magique dispense de la technique positive, comme le dit Lévy-Bruhl. Or, sur la signification théorique de tout ceci, en poussant plus loin la question de Lévy-Strauss sur la possible "permanence" de cette forme de pensée non amputée de son imaginaire, il est justement nécessaire de faire un retour en arrière sur les positions de Lévy-Bruhl à ce sujet. Dans ses Carnets, il nous dit: (Lévy-Bruhl 1949:131) "...qu'il y a une mentalité mystique plus marquée et plus facilement observable chez les primitifs que dans nos sociétés mais présente dans tout esprit humain."

En mettant de côté l'ensemble du caractère péjoratif qui s'est développé autour de la thèse de mentalité pré-logique, caractère qui a poussé Lévy-Bruhl à remettre en question ses propres approches théoriques, mais qui a surtout créé une sorte de mauvaise conscience chez les "bons penseurs" de la société moderne, les gens logiques, il faut insister pour dire que la perspective générale de Lévy-Bruhl est extrêmement stimulante dans le cas qui nous préoccupe. Car il faut prendre un parti ou l'autre. Ou bien la pensée rationnelle s'est développée au cours des âges pour devenir aujourd'hui la seule forme de pensée qui puisse rendre compte des activités intellectuelles de l'homme contemporain normal. Ou bien l'articulation mystique-rationnelle (telle que décrite généralement par Lévy-Bruhl) est

un fait permanent d'humanité et caractérise pleinement l'homme d'aujourd'hui comme elle caractérisait celui d'hier.

Il faudrait donc, si on prend partie pour la seconde assertion, être infirme ou avoir "l'esprit tordu" pour n'être que rationnel dans l'appréhension intellectuelle de la vie en tant qu'individu social. Quant à moi, je suis tenté de le croire.

De cette façon, il n'y a pas deux formes de pensée, il n'y en a toujours eu qu'une, l'appréhension mystique et rationnelle du monde, appréhension qui suppose et qui supporte une multitude de logiques efficaces. Le développement d'une seule partie du couple serait alors un fait historique qui dépasse la condition quotidienne de l'homme de toujours (celui-là qui est partout le même, partout). Comme dirait Sartre, nous n'assumons pas des réalités comme celle qui fait qu'une technique a conduit l'homme sur la lune. La pensée rationnelle exclusive n'est le fait que de bien peu et elle n'est permise qu'à l'intérieur d'une séparation reconnue et irréconciliable entre le "penseur" et l'homme ordinaire. Sur le fond, ce dernier est toujours plus fort que l'autre. Dans les faits cependant, la rationnalité exclusive est le propre du pouvoir réel et objectif d'une société qui est totalement hiérarchisée. Elle existe vraiment et elle se manifeste concrètement par les retombées de la science, de la technique, de la morale positive et rationnelle. Mais en réalité aussi, elle pourrait bien être le fait de personne. Elle est l'institution hiérarchique par excellence. On aurait même le goût de dire que c'est l'objectivité qui permet le développement systématique des inégalités.

Dans l'autre monde réel, les choses se passent autrement. En accord avec ce qui est somme toute suggéré dans les conclusions de Lévy-Bruhl, la forme de pensée ne se retrouve dans ses détails (on ne peut lui faire pleine justice) que dans des contextes sociologiques précis. Or, ce qui est le dénominateur commun de ces contextes sociologiques, quand on parle donc de vie concrète et détaillée, c'est définitivement la médiation culturelle par laquelle tout ce qui est se retrouve comme appréhendé avec toutes les capacités de la pensée et non pas avec une pensée systématiquement amputée de sa subjectivité. (Cazeneuve 1961:45)

> Cela, "...ouvre la voie à des recherches qui peuvent être plus détaillées, puisqu'en somme rien n'interdit de dépasser la simple opposition entre mentalité mystique et mentalité rationnelle et d'autre part, l'élémentaire distinction entre sociétés primitives et civilisées. La théorie de Lévi-Bruhl marque donc la première étape vers une typologie des genres et formes de connaissance en rapport avec divers types de sociétés."

D'une façon certaine, c'est bien ce qui fait l'objet central de la présente thèse. Sauf que, comme nous le mentionnions (chap. 4) à propos de la légitimité de la notion de confrérie (la question idéologique du sexe et de la femme), le type de société en question n'est plus aussi simple ici. C'est l'objectivité, la rationalité du système économique de production (ici de transport) dans la société complexe qui forcent les individus à se reformer une collectivité propre, une société qui n'en est pas une dans la mesure où elle ne se reproduit pas biologiquement et où la division des sexes n'existe plus, à se reformer donc autour du groupe occupationnel d'abord, du groupe d'identité ensuite. Mais cette identité est si forte

et si englobante qu'il nous faut parler de l'existence d'un groupe social qui est une confrérie ayant, entre autres choses importantes, un genre de connaissance spécifique s'inscrivant dans une forme de pensée universelle (subjectivité-objectivité) et impérissable. Il faut redire, avec Cazeneuve et Gurvitch (Gurvitch 1960:103) que rien ne nous interdit de la supposer partout si on la retrouve quelque part. La saisir est une question de méthode.

C'est donc bel et bien une mentalité générale et normale qui suppose que la conduite d'un camion devient un rituel et que les longues heures de route sont des heures de méditation. Méditation profonde s'il en est parce que c'est d'abord cela, conduire et faire marcher un camion. Revenant à l'idéologie spécifique, on apprendra que celui qui médite beaucoup ne s'effraie pas de la contradiction. Il en fait son alliée. L'expérience et l'appréhension de la force des moteurs selon cette perspective logique particulière où le magique complète le pratique sont l'élément premier sans lequel il serait impossible de faire de la conduite une séance de méditation. La méditation transforme l'homme. Elle le met en contact avec la force et derrière, avec les vérités de l'univers. L'ensemble de notre relevé ethnographique concernant l'attitude générale particulière, la gestuelle, l'apparence, la façon en somme de finir par afficher sur son corps les signes de la performance, y trouve nécessairement son explication. On ne se fatique pas exclusivement de conduire. Il importe beaucoup plus de souligner qu'on se fatigue de penser, c'est-à-dire de méditer. La performance qui nie le travail, la hiérarchisation du groupe à cause de l'expérience (en profondeur de méditation comme en longueur), la nécessité même

d'une identité très forte pour le groupe menant à l'existence d'un type de confrérie, tout cela se construit à partir et autour de l'appréhension particulière de la réalité de la force. C'est d'autant plus vif que "le mana" en question, la force disponible à l'homme dans l'univers circonscrit se trouve comme concentrée en lieu précis, dans et autour du camion.

CHAPITRE VIII

LA BEAUTE DE LA MACHINE

"Le but principal de l'homme doit être, non pas d'éviter le travail, mais de trouver celui qui, pour lui, est un jeu."

(Hans Selye, Travail-Québec, juillet-août 79, p. 22)

"C'est l'extrême, la folle tragédie, non le sérieux de statistique, dont les enfants ont besoin pour jouer et se faire peur."

(Georges Bataille, L'expérience intérieure, p. 58)

Introduction

D'une certaine façon, nous pourrions nous surprendre du fait que les truckeurs parlent peu de leurs camions en tant que tels. Nous venons de le voir, ils parlent volontiers et abondamment de "force", de "charriage", de fiabilité ou de performance, mais on s'arrête peu ou pas dans le milieu pour discourir résolument sur l'objet privilégié, le camion lui-même. Pourtant, tout observateur averti ne peut pas ne pas remarquer l'importance attachée par les truckeurs aux divers aspects de leurs trucks tels qu'ils apparaissent dans la réalité, tels que surtout ils apparaissent aux autres. Le camion n'en est pas moins l'objet particulier où se concentrent concrètement l'ensemble des particularités symboliques dont le camionnage fait par les truckeurs est la source. Sur le camion, il n'y a rien à dire puisque le camion lui-même est une machine surchargée de signes divers, un message en soi. Il faut alors, pour espérer commencer à comprendre, se pencher du côté de la forme, des couleurs, du son, des odeurs, des inscriptions ou de quelque caractéristique perceptible que ce soit afin de retrouver des éléments significatifs à l'oeuvre dans le message global.

Le présent chapitre ne vise en rien l'analyse sémiologique rigoureuse de cette réalité symbolique. Il serait plutôt un genre de programme à cet égard, le propos de recherches ultérieures. Je considère néanmoins le dégagement de ces horizons comme étant fondamental. C'est en fait un exercice de repérage des grandes directions vers lesquelles il faudrait probablement se diriger pour espérer décoder ces messages que les machines

transportent et que les truckeurs bannissent à toute fin pratique du discours verbalisé. Il y a une distance considérable entre ce que les truckeurs disent de leurs camions et le rôle symbolique effectif que les camions jouent dans cet univers.

Car, bien qu'il en parle peu, le truckeur attache une grande importance à "l'allure" de sa machine. C'est un peu comme s'il revenait à la machine de livrer un message "aux autres", message inscrit dans l'aspect visible et informant sur la condition du chauffeur.

Manufacturiers et marques de camions

Les manufacturiers et les publicistes ont rapidement compris que le camion constituait un lieu privilégié où les chauffeurs entretiennent et cultivent des liens privilégiés avec la machine. Depuis 1955, les camions mis sur le marché sont de plus en plus beaux, de plus en plus puissants et de plus en plus chers.

Au Québec, l'apparition de ce "camion particulier", le camion diesel de longue distance, remonte au début des années cinquante alors que justement le réseau routier connaît un essor important et où l'approvisionnement des différentes régions commence à se faire beaucoup par camion. Cette époque se caractérise par une grande misère mécanique où toute la technologie du camionnage était déficiente. De mauvaises conditions de travail et de mauvaises routes venaient compléter le tableau. Mais pour des raisons d'efficacité et parce que le camion devenait une machine ayant une grande importance pour l'industrie et l'économie en général, l'évolution

technologique du camion de longue-distance fut rapide. La compétition entre les manufacturiers des différentes marques joua un rôle important. Le marché des ventes ne cessant de s'ouvrir, on n'avait d'autres choix pour espérer vendre beaucoup de camions, que de se mettre à en fabriquer qui soient des machines fiables et belles. C'est donc dire que le camion a évolué sur deux plans principaux: d'abord, sa technologie s'est améliorée au point de devenir une machine de haute performance aux niveaux de la puissance et de la résistance, ensuite, sa conception tient de plus en plus compte des attentes imaginaires du milieu.

Les camions sont des machines qui transportent, mais ce sont aussi des objets qui se montrent. On fabrique donc des camions en ne perdant pas de vue cette double exigence: fabriquer des camions qui soient techniquement adéquats et fabriquer en même temps des camions qui aient la capacité de répondre aux appétits symboliques du milieu. Cette évolution a pris une allure de spirale inflationniste: de plus en plus beaux, de plus en plus forts, de plus en plus marqués au coin du superflu et de l'ostentatoire et, partant, de plus en plus chers.

Quand je parle du milieu qui répond aux manufacturiers, j'inclus les truckeurs certes, mais j'inclus en outre les compagnies elles-mêmes qui, dans bien des cas au Québec, se laissent prendre au jeu de la valeur prestige et n'hésitent pas à acheter des camions-tracteurs qui afficheront sur toutes les routes la vitalité et la puissance de ladite compagnie de transport. Mais ce sont les truckeurs indépendants, ces petits entrepreneurs qui possèdent leur camion, qui s'avèrent les plus grands consommateurs

de camions prestigieux fabriqués avec un grand souci de superflu par des manufacturiers qui visent précisément cette clientèle. Il n'y a donc pas de raisons technologiques autonomes qui président à la conception des camions. Il s'agit plutôt d'une dialectique spécifique qui nous renvoie aux conditions réelles de la production et de l'usage des camions. Les manufacturiers sont à la fois les créateurs mais aussi les reproducteurs du camion des camionneurs. Ils doivent se mettre à l'écoute du milieu ou à tout le moins posséder des informations suffisantes quant à la façon selon laquelle, dans le vécu quotidien, le camion de la manufacture devient le camion des gens. Sans cela leur modèle risque de ne pas passer. Il faut donner au milieu la machine qu'il demande et la fascination recherchée. Le seul changement possible à ce chapitre, l'imposition d'une forme et d'une technologie répondant par exemple à la raison technique, pourrait se faire au seul prix de la disparition de l'actuel milieu des truckeurs.

Aussi longtemps qu'on se conformera au système présentement opérant, celui qui couple l'usage technique et la valeur symbolique, les manufacturiers devront satisfaire les attentes des chauffeurs. Cette satisfaction passe par la surenchère des formes, des couleurs et des gadgets qui tous suggèrent ou raffermissent des valeurs privilégiées dans le milieu. Malgré une tendance accrue au regroupement, à la concertation et à la concentration du côté des manufacturiers, ceux-ci produisent toujours une grande variété de modèles et déjà les noms donnés aux séries indiquent les valeurs générales retenues par les spécialistes en marketing de camion,

valeurs qui proviennent des truckeurs eux-mêmes. Les Road Boss, Western Star, Transtar, Bison, General, Freightliner, Titan, sont autant de signifiants qui nous réfèrent à la puissance, à la liberté, au travail, à la résistance et à l'infinitude.

La marque du camion a son importance en tant que signe qui devient une sorte de totaliseur. C'est le point d'ancrage autour duquel le message se construit. Tous les camions se valent dira-t-on dans le milieu, mais certains valent plus que d'autres. On voit bien d'ailleurs dans le discours sur la marque du camion s'opposer la pensée technique et la pensée symbolique. L'une nie l'autre à tour de rôle. D'un côté, des chauffeurs m'ont dit que pour tous les camions, la technologie est standard et que c'est chaque système composant un camion pris un à un qu'il faut considérer. La marque du camion ne veut rien dire en soi sur ses composantes. Le meilleur camion se compose de la carrosserie la plus résistante, du moteur le mieux construit et de la transmission la plus sophistiquée. Or, à priori, une marque de camion ne dit rien de tout cela parce que toutes les combinaisons sont possibles selon les demandes du client. Mais d'un autre côté, en se référant surtout au superflu mais aussi aux standards techniques, certains camions sont plus prisés que d'autres et à ce moment-là, la marque du camion et, partant, la forme qui lui est liée jouent un rôle prédominant. Il ne faut pas se surprendre que les manufacturiers qui contrôlent une part du marché soient si conservateurs quant à la forme de leurs modèles qui se sont avérés populaires. Ils sont vraiment la marque d'une compagnie reconnue par les gens qui sont les clients.

Lorsque seule la marque du camion est momentanément retenue comme élément de discrimination, on se retrouve avec un répertoire à l'allure hiérarchique semblable à celui de l'automobile. Le prix, la ligne, la puissance et la marque identifient le chauffeur et lui confèrent un statut. Nous avons vu que pour ce qui est du camion, cette classification hiérarchique fondée sur la marque de fabrication est secondaire même si elle existe. Elle est secondaire parce que d'autres structures de classification existent qui sont plus importantes. Néanmoins, puisque nous en sommes à l'objet, on ne peut passer sous silence la hiérarchisation même superficielle par la marque.

Peterbilt, Kenworth et White Freightliner constituent la classe supérieure. Ce sont les aristocrates, les camions chers, les "Cadillac" du monde du transport. Mack, White, International Transtar et Autocar seraient les camions de la classe moyenne supérieure des truckeurs. Ce sont des camions extrêmement populaires dont les qualités esthétiques, techniques, et symboliques sont reconnues. Ce sont de vrais camions de longue-distance, de vrais camions de travail. Ford, Chevrolet et GMC sont les camions de la classe moyenne des truckeurs. Leur prix est plus abordable. Ce sont des camions souvent prétentieux, le Titan par exemple, volontairement bruyant, mais qui n'ont pas la durabilité et la profondeur des deux autres classes. Il est à remarquer que les marques des classes supérieures sont exclusives au camionnage ou aux machines industrielles tandis que les autres appartiennent en même temps à l'univers plus général de la consommation de masse des véhicules moteurs et cela se traduit au

niveau de la fabrication. On respecte moins la spirale inflationniste dont je parlais plus haut. On la respecte moins sur le plan de la qualité et on sacrifie même sur le plan de la ligne. Ford par exemple, vise la masse et non la distinction. Chacune de ces compagnies manufacturières se réserve toutefois un modèle de luxe, un modèle qui compétionne avec les Peterbilt et les Kenworth. Au Québec, on retrouve finalement la classe de camions rares: Brockway, Mormon, Diamond Reo et Scott. Leur valeur est reconnue, mais leur marché est très restreint.

Il faut ajouter une classe qui se nourrit à même toutes les précédentes, la classe des camions de seconde main ou encore des camions qui sont sur le chemin depuis si longtemps qu'ils acquièrent, ou bien un statut d'objet ancien avec toute la nostalgie qui en résulte (c'est le cas de l'ancien modèle B de Mack à la fin des années 50), ou bien le statut de la bête de somme qui refuse de crever, qui a ralenti mais qui est fiable tout de même et qu'on respecte pour autant. Les vieux camions qu'on persiste à laisser sur la route sont souvent des camions dangereux conduits par des débutants à qui on ne confie rien de mieux. Aux USA, les Noirs écopent souvent de ces machines périmées. Mais il arrive aussi que ce sont des camions entièrement refaits que l'on conserve par souci de distinction et par amour de la machine telle qu'elle se présente dans sa partie la plus personnalisable, c'est-à-dire sa forme. On voit donc que même si la classification ci-haut établie est largement secondaire, elle n'est pas simple pour autant. Car selon le superflu que chaque individu y mettra, tous les modèles sont susceptibles de "gagner des points" dans la hiérarchie.

En guise de conclusion sur la manufacture et sur les marques de camions, je pense qu'il importe de souligner que les camions neufs, dans leur diversité somme toute étonnante, constituent toujours un matériau de base à partir duquel un travail symbolique va s'effectuer par les truckeurs eux-mêmes. Il n'y a donc pas de classification réelle à priori puisque tout dépend de ce travail qui est toujours à faire. Lorsque les chauffeurs puisent à même les accessoires matériels et l'ostentatoire pour s'établir dans le milieu, ils poursuivent le message de base fourni par la compagnie manufacturière, ils le poussent plus loin, parfois même aux extrêmes les plus surprenants. Le chrome, le brillant, le saillant, et la pièce qui ressort de l'ensemble sont les éléments fondamentaux de ce message à construire. Par exemple, contrairement aux camions européens, tous les camions américains possèdent des systèmes d'échappement qui se terminent par des tuyaux qui pointent et se relèvent vers le ciel. Il y a de multiples significations rattachées à cette pièce extrêmement importante dans l'ensemble, fondamentale dans le message. On préfère souvent en avoir deux, une de chaque côté, avec les extrémités courbées vers l'arrière. Les camions américains ne sauraient se passer de cet accessoire pour être ce qu'ils sont. Les antennes des radios CB jouent le même rôle. Pouvoir de communiquer inscrit par des tiges très visibles, droites, et flexibles. Flûtes chromées, grilles énormes, filtres à air, tous les aménagements sont possibles pour faire de son camion un camion particulier.

Le camion nordique

Le camion nordique a sa spécificité comme par exemple le camion californien a la sienne. L'un comme l'autre, ils sont issus du même

répertoire de base, celui offert par les manufacturiers. A la Baie James, il y a peu de travail de transformation sur les camions qui viendrait compléter les suggestions des manufacturiers. Les couleurs agressives et le chrome ne sont pas de premier plan. Il faut dire que les compagnies de transport occupent une grande place. Elles se préoccupent de leur prestige en s'équipant de flottes de camions qui coûtent cher à l'unité. Elles les achètent en grande quantité et peuvent ainsi bénéficier de rabais de la part des manufacturiers dont les camions sont gros et forts. Ils sont neufs aussi la plupart du temps. L'isolement des longues routes du nord fait qu'un bris de camion peut coûter très cher à la compagnie qui doit récupérer sa machine immobilisée loin de tout. On ne lésine donc pas sur la qualité de la machine.

D'ailleurs, la teneur des contrats de transport (garantie d'exclusivité pour certains produits, assurance d'un volume stable de transport) favorise le renouvellement des flottes pour les compagnies qui se trouvent liées à un projet majeur de développement nordique, comme c'est le cas pour la Baie James.

Si les compagnies de transport ne lésinent pas sur la qualité du matériel, elles s'opposent à tout développement du superflu sur leurs camions. Les chauffeurs ne peuvent pas inscrire ce qu'ils veulent. L'aménagement personnel de l'intérieur des cabines est interdit. Dans les camions de compagnies, les CB sont absents. Les compagnies ne fournissent même pas des camions équipés de compartiments pour dormir. Quant à la forme, l'absence de ce compartiment est une amputation du pouvoir

symbolique (la longue-distance inscrite dans la structure du camion à travers ce compartiment saillant ou ce prolongement de la cabine). C'est une masse protubérante en moins, une réduction du camion et une autre façon de décourager la personnalisation ou l'attachement trop explicite. L'intérieur n'inclut pas d'espace personnel. Si une image de force est projetée, ce sera celle de la compagnie et non celle des chauffeurs. Ceux-ci auront la force de la compagnie. Pour ce faire, l'uniformité est nécessaire et le particularisme à bannir. C'est ainsi qu'on se retrouve devant les Western Star jaune orange de Brazeau, les Mack et Autocar beige orange de Lamothe et les Mack rouges de Magny Expeditex. Pour les couleurs vives et les combinaisons particulières, il faut regarder du côté des truckeurs indépendants, mais à la Baie James, ils sont submergés par les compagnies de transport.

Pour les chauffeurs de compagnies donc, des camions neufs et forts mais des camions sans compartiment pour dormir (sleeper), sans radio CB, sans couleur, sans gadget. On permet seulement l'inscription du nom du chauffeur sur une plaque indépendante à l'avant, plaque en plastique qui s'enlève facilement. Les camions de compagnies ne sont donc pas reconnus pour être particulièrement beaux et c'est les truckeurs indépendants qui conduisent les plus beaux camions, les leurs, à la Baie James. Souvent, toutefois, les truckeurs indépendants n'ont pas le capital pour s'acheter au départ des camions de première qualité. Il y a donc cette opposition particulière qui fait que ces truckeurs conduisent des camions plus vieux, moins forts mais remplis de superflu tandis que les chauffeurs de compagnies

se retrouvent avec les meilleurs camions mais sur lesquels tous les signes de la liberté sont interdits. En l'occurrence, c'est une situation particulière à la région où j'ai travaillé.

Du côté du camion, qu'en est-il des efforts des compagnies pour uniformiser leur flotte dans le nord et pour combattre le particularisme des chauffeurs? Les directives explicites de la compagnie n'empêchent rien, tout au plus dévient-elles une volonté collective extrêmement vive de tout particulariser. Si les gadgets ne servent pas, autre chose les remplacera. Le camion nordique, compte tenu de l'environnement routier particulier à ces régions, est un camion jaune de poussière, blanc de neige ou noir de suie ou de boue. Sa couleur originale importe peu. On privilégie les chaînes, le fer, la sobriété et la force.

Ce sont des camions de travail qui expriment l'accumulation des kilomètres dans des conditions difficiles. Il s'en dégage une sorte de sobriété suggestive de performance. A la faveur d'un permis spécial et puisque la route de la Baie James est à toute fin pratique réservée au camionnage, les limites de poids et de longueur des remorques sont transgressées. Sur cette route nordique, on a longtemps transporté des charges plus lourdes, près du double parfois, que la limite permise ailleurs dans la province. La même chose en ce qui a trait à la longueur des camions-remorques. Jusqu'en 1976, soit pendant trois ans, les camions tiraient des doubles remorques ce qui donnait un "train" de 30 mètres de long. Certains voyages, le fuel et le ciment en sac particulièrement, pesaient

jusqu'à 120 tonnes. C'est la raison pour laquelle on a rapidement introduit dans la région des camions très forts, les Mack 375 et les Western Star 450.

Vis-à-vis du camion, le langage des truckeurs s'est donc construit autour de la puissance au détriment du discours sur la liberté. Conséquemment, la beauté de la machine passe surtout par sa force.

Les conditions dangereuses dans lesquelles s'effectue le transport font que les chauffeurs oscillent entre deux extrêmes pour ce qui est de leurs attitudes face au gigantisme. Il y a une satisfaction exprimée de conduire un camion très puissant qui remorque un train infiniment long ayant un poids déconcertant sur des routes difficiles. Plaisir devant le risque, jouissance du danger et conscience d'être suivi par les autres truckeurs. On remarque celui qui s'en tire bien. Sentiment aussi d'être un cran plus haut que tous les autres truckeurs de la province. On s'en vante et on s'en plaint en même temps. Le truckeur qui conduit un camion normal, tirant une seule remorque, se félicite de ne pas avoir ce type de défi à relever, mais il regarde en même temps les chauffeurs de train avec une certaine envie.

Il les envie parce que leurs camions sont plus forts, parce que la masse est plus impressionnante et que leur statut de truckeur s'en trouve renforcé.

Il est donc clair qu'à la Baie James, la dimension puissance-charge l'emporte sur celle de la beauté accessoire et ostentatoire. D'ailleurs

qui verrait des camions chromés et multicolorés sur une route où il n'y a personne pour les regarder passer?

La forme

Première remarque sur la forme du camion: les manufacturiers ne raffinent pas leur objet, ne cherchent pas à s'effacer de leur production, rien ne se confond ni n'est lisse, rien finalement ne suggère le monde irréel de la vitesse. Cette beauté mécanique strictu sensu, elle se distingue jusqu'à s'opposer à la beauté formelle de l'automobile si l'on retient ce que Barthes en dit sommairement. (Barthes 1957:150). Le camion est le contraire du futurisme, des objets élancés et rapides, manufacturés par des techniciens. C'est plutôt une masse compliquée dont les lignes sont résolument brisées, les angles nombreux, les parties disjointes et où justement les points d'assemblage sont tout à fait apparents.

Il n'y a pas intérêt à trop profiler, à amenuiser les contrastes puisque le camion représente et est en fait l'univers de la résistance, de la dépense bien soulignée et sensiblement cadencée d'énergies, il est encore dans ce monde concret où se mouvoir est difficile. Le dessin n'est pas celui de la facilité. C'est bel et bien la ligne de la mécanique opposée à celle de l'électronique. Tout est là, les angles, les fissures, les pièces hétéroclites, les nombreuses parties aux fonctions combinées, tout souligne le travail, la misère mais aussi la constance et l'obstination de la machine. L'électronique a un principe aérospatial de mouvement, la mécanique, elle, a un coeur.

Prenons l'Autocar Diesel. C'est une marque de camion bien ancrée dans la tradition nord-américaine. Si sa ligne a peu varié au cours des ans, c'est-à-dire depuis trente ans, c'est qu'elle est restée dans la plus pure tradition de la mécanique du travail. Pour les truckeurs, c'est un point de repère puisqu'il représente le modèle le plus original et le plus fondamental de l'univers des camions. Aux USA, il est en train de devenir une tradition vive, il est la vérité d'un passé qui se prolonge malgré tout. Ici au Québec, même lorsqu'il s'agit d'un camion flambant neuf, les chauffeurs parlent du "bon vieil Autocar". Aujourd'hui dans la fabrication, le fibre de verre remplace le fer, mais il est très significatif d'observer que ce nouveau matériau ne tranche pas sur l'ancien mais cherche plutôt à l'imiter, à en reproduire sur le plan de la forme, la lourdeur et la solidité. Il remplace le fer, mais en donne l'impression. Massif, boulonné, à l'échelle de l'homme et des machines qui ont besoin de l'homme pour fonctionner, mais dont l'homme a besoin pour être ce qu'il est et ce qu'il est devenu, dans la tradition des avions à hélice et des moteurs à pistons, pareil à la locomotive à vapeur d'autrefois, le camion demeure véritablement une machine de travail et de force, une machine vivante.

C'est ainsi que, réminiscence du XIXe siècle, le camion se personnalise facilement d'où sa beauté particulière. Il a des yeux, un nez, et derrière sa morphologie, un coeur, un caractère. Il est courbé par l'effort, replié sur lui-même, fatigué ou fringant, vieux ou jeune, gai

ou boudeur. Conséquemment, cette beauté est avant tout celle qui sera reconnue par un mécanicien, dans le sens large, celui qui participe et s'émeut.

Il s'agit donc d'une machine anachronique comme un premier regard sur la forme nous l'indique clairement. Elle n'est pas en état d'évolution mais constitue à l'inverse un état total, une machine globalement dépassée mais qui survit, provisoirement il ne fait aucun doute, au milieu d'une époque technologisante à laquelle répugne ce genre de désordre et de complexité. Le moment venu, cette machine disparaîtra et le groupe humain qui est lié à elle disparaîtra aussi. Il ne pourra plus y avoir de truckeurs le jour où les trucks deviendront des machines se basant sur d'autres principes, probablement des principes de raffinements électroniques. Des techniciens se substitueront aux chauffeurs, des électroniciens aux mécaniciens, et la complainte d'un groupe qui voit sa machine remisée pour toujours reprendra encore une fois. N'anticipons pas trop cependant et contentons-nous de relever un exemple à cet égard. Voilà quelques années, la compagnie américaine Ryder, entreprise de location de camions, propriétaire de nombreux "super truck stop" aux USA, se lançait dans la fabrication de camions. Elle créa un prototype en brisant avec la tradition qui fait le consensus actuel de tous les manufacturiers, c'est-à-dire que, tout en s'appuyant sur les principes fondamentaux de la mécanique diesel du côté moteur, elle entreprit sur le plan de la forme d'introduire un modèle franchement futuriste. Ce fut un échec retentissant. Le "vrai" camion est toujours celui qui maintient ces lignes que d'aucun

croirait franchement désuètes, mais qui sont loin de l'être. Je disais que l'Autocar n'a pas changé depuis trente ans et c'est la raison de sa popularité. Il en est de même pour le Freightliner de White. D'ailleurs, toutes les compagnies sont très conservatrices sur le plan de la forme des camions qu'elles mettent sur le marché.

On voit déjà que si la forme n'est pas tout, elle suggère déjà beaucoup. Elle contient des messages généraux, intégrateurs de tous les éléments spécifiques ou particuliers qui composent ce fétiche. La grande dichotomie entre le camion conventionnel, le moteur à l'avant du chauffeur, et le camion "cab-over", le moteur sous le chauffeur, est génératrice de distinctions importantes et nous renvoie à des classes et des différenciations fondamentales. Le "cab-over" est une boîte, une masse compacte qui donne à l'intérieur de la cabine la forte impression de cette masse. Le chauffeur est assis plus haut que dans un conventionnel. Le sentiment de contrôle et celui de domination sont médiatisés à travers une mise en perspective, un grossissement des dimensions, une présence de l'espace. C'est le camion qu'il faut pour l'autoroute, celui qui suggère immanquablement le discours sur la liberté. Le conventionnel s'associe plus à la dimension du travail ou à celle de la résistance. Il est plus dur, plus approprié aux routes difficiles, sinueuses, étroites, cahoteuses. Contrairement au "cab-over", le contrôle provient d'un rapprochement du chauffeur qui ne surplombe rien, mais qui se retrouve comme au coeur, collé à la machine dans un espace restreint, plus ramassé, derrière un moteur qui semble remonter vers l'avant. Les dessinateurs de camions le savent,

eux qui dessinent des "nez" de conventionnel qu'ils font souvent remonter vers l'avant. Ils répondent ainsi aux attentes imaginaires du milieu, ils composent avec lui. Cela signifie exactement qu'ils se doivent de créer des modèles qui se personnaliseront facilement sinon l'affaire est ratée. Quand je dis que ces formes ne sont pas en état d'évolution, il faut se rappeler que ce souci du modèle qui facilite la personnalisation de la machine est le propre des "créateurs" de modèles depuis que le tout premier camion fut dessiné. Par exemple, dans la décade de 1920, lorsque les Britanniques aperçurent pour la première fois les nouveaux modèles des frères Mack, qui, aux USA, construisaient un empire dans la fabrication de camions, ils associèrent spontanément la forme du camion en question à celle du chien Bulldog, d'où le présent sigle de la compagnie Mack. Quelque soit la marque, le camion se prête à une description morphologique et il s'agit là d'une toile de fond sur laquelle se tracent toutes les dimensions spécifiques de l'appréhension de la machine. Restons-en là pour ce qui est des remarques générales quant à la forme et voyons maintenant ce qui est au niveau concret des discours des camionneurs lorsqu'ils traitent de la forme, bien sûr, mais aussi de toutes les caractéristiques qui finissent par faire dire à tous que ces machines sont belles.

Le sens des couleurs

La couleur des camions en dit beaucoup. En ce domaine, il y a des modes, des directions, des tentatives. La dimension de la couleur est plus souple que celle de la forme. En gros cependant, on y retrouve une opposition fondamentale: celle qui distingue la machine qui produit de celle qui consomme.

L'explosion des couleurs vives, les dessins suggestifs de puissance, les lignes enflammées font référence à la liberté et aux espaces privilégiés où se meuvent les truckeurs et leurs machines qui ont ensemble atteint des régions particulières de plaisir. Cela suggère aussi la destruction, les forces vives de la consommation, l'explosion et le déploiement brutal d'une force dont on sait qu'il ne restera plus rien à brève échéance.

Mais le camionnage est affaire de longue-distance et de longue-durée, ce qui contredit le penchant reconnu ailleurs pour les machines de feu. La manifestation pure de ce type de puissance, celle qui se consomme trop vite, y est donc rare, sauf peut-être pour ce qui est de la Californie où les truckeurs sont reconnus par leurs confrères américains des autres états pour afficher très volontiers les couleurs de cette orientation destructive.

Au Québec, ce phénomène est très rare. Ici, une variante de cette opposition prend forme: les couleurs vives s'opposent aux couleurs ternes, surtout uniformes des compagnies, couleurs qui rappellent qu'on n'est pas là pour s'amuser. Par exemple, le jaune orange et le noir sont des couleurs populaires sinon classiques chez les compagnies, mais il ne viendrait pas à l'idée d'un truckeur qui aurait le choix d'affubler son camion d'une pareille combinaison de couleurs. (Transcanadienne Montréal-Québec 1976)

> "Un si beau truck déguisé avec les couleurs de cercueil de la compagnie. Quand je l'ai vu revenir de se faire peinturer, j'en pleurais presque. Je ne peux pas croire que du monde existe qui ont idée de faire ça à des trucks. Ca prend une compagnie. Ca décourage son homme en partant."

Au fond, le choix des couleurs importe peu. Ce qui est en cause, c'est la détermination de celui qui fait ce choix ainsi que les effets recherchés. Les compagnies recherchent un effet d'uniformité et un effet qui exprime la fonction travail. Quand les chauffeurs disent que les couleurs et les agencements des compagnies sont déprimants, ce qu'ils disent souvent, ils ne font que déplorer chez les compagnies, l'inévitable recours au fini mat, ce qui est effectivement déprimant dans ces conditions, soulignant par le fait même leur inconfort vis-à-vis les tendances uniformisantes des compagnies, tendances qui ne peuvent que venir en contradiction avec la volonté créatrice de chacun des truckeurs qui cherchent ou chercheraient autrement à exprimer les relations complexes, multidimensionnelles pour ne pas dire intimes qu'ils ont avec les machines. Autrement dit, les intérêts particularisés des truckeurs qui recherchent avant tout l'expression de leur attachement personnel pour la machine sont contraires aux volontés d'uniformisation des compagnies. Ces dernières suivent le principe de la planification et de la standardisation. C'est le kaki de l'armée couplé avec le bleu d'une flotte de véhicules municipaux. Une couleur standard qui exprimerait à la fois la fonction exclusive du travail et la forme standardisée à l'intérieur d'une solide compagnie. Une compagnie solide est une compagnie organisée. Puisque les camions sont à la vue du public, ils servent de média pour faire passer le message de cette solidité, de cette stabilité conquise par la rationalisation, l'organisation. Les compagnies n'ont pas des camions, elles ont une flotte. Une couleur pour tous, une marque de camion, un uniforme pour les chauffeurs,

souvent même et finalement un drapeau arborant le logos de la compagnie à la porte de tous les terminus qui couvrent son territoire.

Contre cela, les truckeurs indépendants recherchent la variété, les couleurs vivantes, le moyen de se distinguer déjà à ce simple niveau, la façon de souligner que, quant à eux, "chauffer un truck", c'est au delà et en deçà du travail, plus que travailler. Chaque chauffeur a son idée sur les couleurs les plus appropriées. Les manufacturiers le savent bien qui fabriquent des camions en offrant comme produit fini des machines qui viennent dans des couleurs variées.

Le camion idéal: la négation du travail

Nous voyons s'opposer mais aussi se compléter le brillant de la liberté et le mat du travail, le chrome de l'évasion et le fer de l'enfermement, le luxe superflu de la consommation et les nécessités nues de la production. Dans nos sociétés, ces traits sémantiques ont une pertinence qui dépasse largement le cadre du camionnage. Disons simplement que dans le camionnage, ils se trouvent comme exacerbés, promus en tant qu'élément fondamental de distinction et de désignation d'une opposition jamais résolue et toujours agissante entre le camion-jeu et le camion-travail. Malgré les efforts désespérés de certains truckeurs indépendants qui investissent considérablement pour exprimer des sentiments réels de jeu, de liberté et de dépense, malgré aussi la forte contribution des publicistes à travers les magazines spécialisés, il est impossible qu'un camion ne soit qu'un jouet, qu'un fétiche de l'évasion. Tout brillant qu'il soit, le camion travaille. Mais alors, je l'expliquerai plus loin, les marques du travail,

différents types de saleté par exemple, expriment aussi autre chose que le travail. Rien n'est univoque quant à ces signes. La couleur brillante et métallique est principalement une expression de liberté et de non-travail, mais elle ne peut pas, au risque de devenir spectacle ou rêve, n'être que cela.

Le camion idéal n'existe pas même si pour des fins de spectacle, et justement pour le spectacle seulement, on l'a inventé. Mais alors, il n'y a plus de travail mais que de la dépense. Le camion de spectacle, ce peut être deux choses: la machine de feu dont on parlait plus haut, le "Super Boss", par exemple, qui est un camion sans remorque, au moteur modifié pour atteindre en quelques secondes et dans un bruit du tonnerre des vitesses inédites, un camion dont la cabine est peinte aux couleurs de cet univers; ou le camion où se concentrent toutes les possibilités de superflu, de luxe et de signes de luxe. Dans les deux cas, c'est du spectacle. (Baie James 1976)

> "Si je gagnais un million, je me ferais faire un truck. Avec de l'argent, tu commandes n'importe quoi et il se trouve toujours quelqu'un pour le faire. Mon truck serait le plus beau truck du Québec. On viendrait de partout dans la province pour le voir. Ce serait un Freightliner comme cab, un V16 comme moteur. Il développerait 650 forces. Mon truck serait chromé jusqu'à terre. Tu verrais les pipes de loin. Dedans, j'aurais du tapis de Turquie partout, des vitres teintées, l'air climatisé, radio-stéréo, cassettes, radio CB, téléphone, eau courante, un grand sleeper pour m'étendre en masse, de beaux rideaux. Il ne serait pas question que mon plus beau truck du Québec fasse du charriage. Jamais! Non, Monsieur! Il serait dans ma cour pour que le monde le voit. Tu pines pas un truck comme lui sur n'importe quoi. Je me promènerais en ville pour le montrer. Même s'il me coûtait cent mille piastres, je le ferais faire."

Voilà un camion de rêve, qui peut bien exister techniquement, réglant définitivement son compte à la valeur d'usage de la machine. Dans l'aménagement individualisé des camions, les truckeurs se trouvent concrètement sur cette voie, mais ils ne vont jamais jusqu'au bout puisque, je l'ai souligné, le camion doit charrier pour être ce qu'il doit être.

Il se passe donc une chose dont les effets sont loin d'être superficiels. Le discours sur le camion idéal se traduit sur la machine et c'est sur et dans la machine elle-même que s'observe premièrement ce discours de couleurs, de teintes, de formes et d'accessoires. Les camions de l'armée ne disent qu'une seule et unique chose, il n'y a pas de déchiffrage compliqué. L'armée est Un, la responsabilité incontournable, voilà toute la flotte. Les camions des truckeurs en disent beaucoup plus.

Revenons un instant sur la forme et prenons un exemple important parmi les accessoires. Pour une grande part, c'est la grille qui fait le camion. Sans grille, le message s'inscrit difficilement. Or, la grille est généralement chromée et c'est le centre brillant de la morphologie du camion. C'est la condition nécessaire à sa personnalité, en même temps que la condition première au développement d'un discours sur le non-travail. Forme générale, grille, pipes, glaces, rétroviseurs énormes, tout un travail s'effectue qui produit un discours qui affirme la particularité.

Plus un camion est un camion de travail, plus il sera nu. A l'intérieur de la cabine, il sera de métal, il sera froid. Le truckeur qui lutte contre ce message univoque cherchera à meubler son intérieur en démontrant un appétit illimité pour les objets inutiles.

Le truck est ainsi l'objet où s'inscrit cette opposition de façon la plus claire et où il devient immédiatement possible de se mettre à déchiffrer le message dans toute sa complexité.

La voix du truck

> "Mon White était un conventionnel, avec un nez. Mais mon Inter, c'est un flat-nose. Dans un flat-nose, le décor vient plus vite que dans un truck avec un long nez. Tu as peur dans un flat-nose quand tu es habitué à avoir un gros fouillon devant toi."
>
> (Huberdeau 1976)

Ils ont aussi une voix. Il est souvent dit qu'un moteur a un son, un son particulier que seul un esprit mécanicien peut entendre. En fait, chaque moteur et par extension chaque camion a un son. On dit aussi de certains bons chauffeurs qu'ils conduisent au son. Dans ce dernier cas, c'est une façon de dire que la relation particulière entre un truckeur et sa machine est telle qu'aucun indicateur technique n'est désormais nécessaire au niveau de la conduite. Le compte-tour pour les révolutions du moteur est superflu dans la mesure où c'est le son du moteur qui guide le chauffeur. Pour ce faire, il est nécessaire de connaître profondément sa machine.

Trois registres sont repérables: 1- celui dont je viens juste de parler et qui réfère au bon son du moteur. La communication concerne alors le truckeur et la machine; 2- le bruit du déplacement de la masse, camion et remorque, sur la route. On y retrouve l'homme, le moteur qui tire sa

charge, le bruit de la remorque et finalement le bruit de tous les pneus qui roulent. Le truckeur est alors en communication avec l'ensemble des éléments qu'il contrôle en conduisant; 3- un bruit qui contrairement aux deux registres précédents, ne produit plus un message de bonne relation avec la machine ou un message de sécurité, mais un message plutôt dirigé vers l'extérieur, un message de puissance à l'intention des autres: (Matagami 1976)

> "En arrivant à proximité de Matagami, Magella fait hurler son moteur au maximum, un moteur qui déjà ronronnait très fort, afin que les gars de l'entrepôt l'entendent venir de loin et sachent bien que le V12 touche au but, qu'il arrive à Matagami, que son chauffeur n'a pas dormi depuis 1600 milles et qu'il est huit heures en avance sur son horaire."

Le camion, plus précisément le bruit du moteur, annonce et exprime l'état dans lequel se retrouve le chauffeur. En fait, il dit tout haut dans ce cas ce que le chauffeur pense et ressent, c'est-à-dire une fatigue extrême qui s'accompagne d'une volonté de puissance et d'un sentiment de résistance illimitée dont on cherche à informer les autres. L'expression du moteur est accentuée par le bruit de toute la masse en mouvement: (Rivière Rupert 1976)

> "Lorsque mon V12 tombe sur le pont de la Rupert, on entend le bruit jusqu'à six milles en bas sur la rivière. Quand je remonte la côte, en shiftant, le moteur gronde tellement que c'est épeurant. Des gars me l'on dit qui travaillaient sur la rivière."

Défis lancés à l'immensité et à la solitude, expression de la démesure, tous les éléments du camion et de la charge sont ici mis à contribution eu égard au bruit. Alors que le son du moteur, pris isolément, est

à la fois un message sur l'entente particulière entre le chauffeur et la machine et un message sur la volonté de communiquer aux autres la réalité de cette entente, le bruit qui résulte de la combinaison de tous les éléments de la masse en mouvement, les pneus sur la route, les chaînes ou pièces de fer qui s'entrechoquent, les registres du son du moteur en relation avec la transmission, ce bruit exprime les dimensions inhumaines de l'entreprise et par extension la résolution des hommes qui l'entreprennent.

Dans les moments intenses de ce mouvement, les histoires racontent que le contrôle origine de l'équilibre et la sécurité de l'abandon, car il est très clair qu'aucune technologie, comme le système de freinage, par exemple, ne saurait stopper rapidement cette masse. Il faut au contraire que le mouvement s'épuise de lui-même.

Autre moyen de s'exprimer pour la machine: le klaxon. Autrefois, sur les locomotives, chaque chauffeur possédait son sifflet en propre. Il s'agissait alors d'un facteur de particularisation et d'identification. Dans le camionnage, les "flûtes" jouent un rôle plus modeste. Elles avertissent, intimident souvent, expriment une fois encore l'énormité et la puissance. Pour la forme, c'est un accessoire supplémentaire, idéalement chromé, placé bien à la vue, complétant le discours sur la puissance. C'est finalement un autre indicateur de la réalité fondamentalement mécanique du camion: ce n'est pas un bouton que l'on pousse, mais une chaîne ou une corde que l'on tire, comme sur les anciennes locomotives.

Le bruit est ainsi une partie fondamentale du message construit à partir de la machine. Il reste par ailleurs que dans un contexte de longue durée, le bruit à l'intérieur de la cabine devient un facteur négatif de fatigue nerveuse pour le chauffeur. C'est pourquoi les cabines insonorisées sont si recherchées aujourd'hui. C'est une attitude collective qui comporte ses ambiguïtés cependant puisque beaucoup de chauffeurs m'ont confié qu'ils éprouvaient un certain plaisir à faire un bout de chemin avec un silencieux brisé ou défectueux.

Le son d'un moteur diesel est effectivement particulier et se prête à des connotations diverses: c'est le souffle de la machine, l'haleine de sa puissance, un grondement qui, à haute révolution, se transforme en hurlement. Le rythme est distinctement perçu, le registre est bas et puissant. Les truckeurs aiment ce son comme les mécaniciens aiment le son d'un moteur qui tourne bien.

Le rythme se voit aussi bien qu'il s'entend: la fumée qui s'échappe des pipes, le sautillement des petits capuchons qui retombent sur l'extrémité de ces mêmes pipes lorsque le moteur ne tourne pas, sont autant de stimuli qui invitent à une appréhension globale de la vie de la machine. Au neutre, c'est-à-dire au repos, le moteur gronde amicalement. C'est un son qui est visible, un son qu'on peut même sentir avec son nez, car rien n'est plus spécifique que l'odeur du fuel qui se consume. Finalement, c'est un bruit qui s'achève dans un mouvement de vibrations subtiles entraînant toutes les parties du truck et le chauffeur avec lui. Chaque vitesse a son son. Par ces voix, les trucks parlent et, pour bien les conduire, il faut les écouter.

Inscriptions

Les camions sont marqués. Ils portent les signes de leurs performances. On y écrit des messages spécifiques. Au Québec, le recours à l'écriture est moins répandu que dans le sud des USA ou qu'au Mexique. Cette écriture existe cependant puisqu'on inscrit souvent le nom familier de la machine. Dans bien des cas, le truckeur nomme son camion et s'arrange pour que l'appellation soit bien visible. C'est le nom d'une femme, le nom ou le surnom du chauffeur ou encore celui d'un animal. Voici quelques exemples: "Mule Bleue, Gaston et Françoise, Pitou, Ti-Cul, Maudit Baveux, Capsule..."

Les truckeurs indépendants sont ceux qui vont le plus loin dans cette voie. Les compagnies interdisent souvent aux chauffeurs de trop personnaliser les camions qu'ils conduisent. Le marquage et l'écriture se trouvent ainsi limités. On se limite la plupart du temps à des phrases chocs inscrites sur des collants achetés dans les truck-stop, collants qui sont les mêmes pour toute l'Amérique. Les "Trucker does its best", les "Follow the leader" ou "God is my copilot", équivalents de "Les routiers sont sympa" en France, représentent des tentatives timides de la part des chauffeurs qui ne peuvent pavoiser leur camion à leur guise. Lorsqu'ils ont le choix précisément, c'est-à-dire lorsqu'ils possèdent leur camion, les inscriptions sont sans commune mesure avec ces simples collants.

Je vois deux facteurs importants qui limitent le développement des inscriptions sur les camions au Québec. Le premier concerne la politique

des compagnies qui ont tendance à l'interdire. Le second est un facteur de climat. L'été est court au Québec, c'est bien connu, et il en résulte très simplement que les camions sont plus souvent sales qu'autrement. Les collants se détériorent, la boue et le calcium les recouvrent. Bref, les conditions normales des routes ne favorisent pas le marquage intensif des camions. Cela vaut pour les truckeurs indépendants comme pour les compagnies.

Les compagnies n'aiment pas voir leur logos envahi par des dizaines d'inscriptions particulières à un chauffeur. Mais elles ne peuvent rien contre la saleté sinon que de faire laver le camion le plus souvent possible.

Or, cette salèté est en soi un type d'inscription. Elle témoigne des performances de la machine. Ce qu'on ne peut dire par l'écriture, la saleté le dira. Ce ne serait pas trop s'avancer que de prétendre que, dans le nord du Québec, cette saleté joue aussi le rôle de la brillance et du chrome californiens. Elle remplace littéralement les gadgets et l'écriture. Le camion est couvert de boue, de glace, de calcium, de graisse ou de suie. Là comme ailleurs, c'est un message en provenance des univers de performances démesurées, mais où en plus d'être beaux et puissants, les camions sont sales et épuisés à la manière de ceux qui se mesurent à la misère des pires trajets. J'y reviendrai puisqu'il s'agit là d'un élément fondamental de la spécifité du camion nordique et, par une certaine gradation ou contagion, de la spécifité du camion au Québec.

Autre façon de faire voir une inscription, le recours aux petites ampoules électriques multicolores qui à la faveur de la nuit dessinent des lettres, une seule dans la plupart des cas, ou encore les contours de la grille ou du camion. Le transport se faisant beaucoup la nuit, voilà une façon de s'annoncer aux autres qui est fort populaire.

Jeu et non-travail

On retrouve assez clairement dans cette affaire un élément de jeu. Le truckeur évolue sur une échelle de risques calculés et ces risques sont recherchés. Parmi les chauffeurs, on entend souvent ce mot: "Ca à l'air dangereux mais je calcule toujours mes risques." Ceci est vrai d'une courbe qu'on négocie à la limite de la vitesse au delà de laquelle le dérapage et la perte de contrôle deviennent inévitables. Mais c'est aussi vrai de toute la définition de la vie d'un truckeur.

La conséquence fondamentale, c'est que la notion de travail s'estompe au profit de celle de jeu. C'est bien sûr une réalité informelle et non intégralement explicitée. Mais elle est omniprésente et fort efficace. Je ne veux pas m'attarder dès à présent sur cette notion de jeu qui est décisive et à propos de laquelle nous reviendrons amplement dans le prochain et dernier chapitre. Restons-en ici au processus de "mise à l'ombre" de la notion de travail, tel que ce phénomène de discrimination culturelle s'inscrit explicitement sur et dans la machine.

On pourrait aisément soutenir que la confrérie entretient ses propres utopies: le plus beau des trucks ne serait aucunement lié à

l'univers objectif du transport, "il ne charrierait pas". L'idéologie particulière reflète ainsi cet affrontement perpétuel entre le travail et le non-travail. Il devient même possible, par le biais de l'utopie de régler définitivement son compte à la notion de travail. Dans les faits cependant, on ne peut détruire la notion de travail complètement; on diminue plutôt son importance, on la replace dans un contexte acceptable pour quiconque a à y vivre une vie de truckeur. Alors, le camion, tel que "présenté" par le truckeur qui le recrée pour son propre compte mais en accord avec les termes de son groupe, est le résultat de cette antinomie travail-non-travail, antinomie qui à force de se concrétiser devient presque complémentarité, contradiction nécessaire exprimant parfaitement bien la contradiction (objective-subjective) sous-tendant la performance du truckeur.

A ce compte, on l'a vu, les marques mêmes du travail sont idéologiquement récupérées et deviennent des traces de performance. L'huile, la suie s'inscrivent dans le jeu de préférence au travail. C'est très précisément vrai dans le cas du camion nordique où la poussière et la saleté jouent un rôle positif dans le jeu. Il n'y a donc pas de limite à ce traitement idéologique une fois que par ailleurs, le travail s'effectue de toute façon, même si c'est la réalité de la performance qui l'assure.

La machine éclatante, rutilante, celle que l'on montre, est la représentation d'un tour qui a réussi; voilà cette machine fonctionnelle pour tous qui devient pour le chauffeur qui la possède, un jouet, l'instrument d'un jeu fondamental.

A l'instar de la boue, les marques de l'uniformité tant recherchées par les compagnies, sont à leur tour récupérées et le camion uniformisé n'est pas plus fonctionnel pour autant. A l'intérieur d'une flotte de compagnie où tous les camions seraient gris et numérotés, il est le meilleur de tous les camions malgré tout, tout simplement parce que c'est lui qui le conduit et qu'ils s'entendent tout à fait bien ensemble.

Tous les camions "charrient", c'est entendu. Mais quelque soit leur aspect, ils offrent tous la possibilité de replacer la fonction objective du travail "à sa place", c'est-à-dire hors du champ principal du vécu, afin qu'elle ne risque pas d'étouffer des nécessités plus importantes, nommément celle d'avoir du plaisir dans la vie.

CHAPITRE IX

LE PLAISIR

"La désadaptation artistique vise à une adaptation supérieure...l'art correspond à une désadaptation par rapport aux fins utilitaires qui dans la vie courante orientent nos perceptions."

(Pradines)

"La vision de la route, cela répond en nous à quelque chose d'irrésistible et peut-être à ce qu'il y a de plus profond et l'on comprend le mot de Tertullien: toute notre affaire en ce monde c'est d'en sortir le plus tôt possible."

(Claudel)

Introduction

Dans ce dernier chapitre, j'examinerai ce qu'on pourrait appeler les conséquences théoriques et idéologiques de tout ce qui est principal dans l'ethnographie dégagée. Je veux bien sûr parler des conséquences relatives aux truckeurs eux-mêmes, à la théorie du "milieu", à sa philosophie, à sa connaissance...etc. Même si ce chapitre est en soi une conclusion, il s'agit bien d'une conclusion relative aux truckeurs: j'essaie d'y faire la somme du processus culturel permanent qui discrimine et choisit dans la réalité ce qui est significatif et réel pour le groupe qui participe au processus.

Les conséquences théoriques pour l'anthropologie, pour la culture donc des sciences humaines, seront abordées plus tard, dans la conclusion de la thèse proprement dite.

Ces conclusions propres aux truckeurs, je les divise en trois points principaux: a) le plaisir de contrôler et de se détruire b) la fête c) la création du monde.

Ces développements poursuivent plus avant l'argumentation amorcée autour des notions de force et de machine. En réalité, ils s'appuient sur tout ce qui précède dans la thèse. Il faut donc garder à l'esprit dans la lecture de ce chapitre ce que le groupe retient comme étant la définition de son territoire, de sa propre identité, de ses propres actions, tout donc ce qui établit la vigueur de l'identité du groupe.

Le plaisir d'affronter le danger et
le danger de l'affronter sans plaisir

Faire un monde et des principes à l'échelle de la machine et de la force, enlever à la machine sa finalité simple et fonctionnelle pour lui redonner une condition première et fondamentale qui serait celle d'être l'objet privilégié résumant et contenant le monde, tout cela ne se fait pas sans l'acceptation d'un certain coût. Nous avons vu que les coûts pratiques de la condition de truckeur sont très élevés lorsque évalués dans le champ de la normalité de la société globale (il faut bien dire que de toute manière, à ce niveau, la société globale existe si peu qu'elle n'existe plus réellement. Elle n'est qu'un point de repère, l'au-delà des frontières du monde significatif des truckeurs). Par exemple, nous savons déjà que le truckeur qui est toujours sur la route ou dans l'univers des truckeurs ne voit pas souvent ses enfants et sa femme. La condition du vrai truckeur ne favorise en rien la vie familiale et elle la détruit bien souvent. Même chose pour les loisirs "de la vie normale", lire reconnus par la société globale. Le vrai truckeur n'a plus le temps (ni le goût) d'aller à la chasse, de s'intéresser au hockey, etc.

Mais à ce stade-ci, il importe de reviser ces coûts en continuant d'insister moins sur l'aspect pratique et marginalisant des choses que sur les aspects intégrateurs qui président à ces cheminements. Autrement dit, en prenant le point de vue des truckeurs, eu égard aux coûts, il est toujours question de marginalisation par rapport à une société globale que d'intégration à une fraternité particulière. Ici, les pertes nous intéressent moins que les gains. On me permettra une digression qui n'en

est pas vraiment une: l'anthropologie, dans sa description des systèmes culturels, a toujours sous-estimé la notion de plaisir, plaisir de savoir et plaisir d'agir en face de risques réels auxquels un groupe se confronte.

Or, c'est bien ce dont il s'agit dans le cas à l'étude. Il faut pouvoir répondre sérieusement, envisager de le faire à tout le moins, à la question suivante: quels sont précisément ces plaisirs auxquels les truckeurs se réfèrent pour qualifier leur condition générale? Quel est le plaisir d'être truckeur?

> "Chauffer un truck, un gars a ça dans le sang. Quand tu y as goûté, quand ça te prend, tu ne peux plus t'en passer."
>
> (Matagami 1976)

> "Pour chauffer un truck tout le temps, il faut aimer ça. Un vrai chauffeur c'est un gars qui est fait pour ça. Celui qui n'aime pas ça ne dure pas longtemps merci."
>
> (Rouyn 1975)

Nous tenons là l'essentiel d'un discours tout à fait commun dans le milieu: le plaisir et le volontarisme du truckeur confronté à sa propre destruction. Le phénomène trouve un premier élément d'explication dans les notions du rythme et de contrôle. Le contrôle technique et pratique de la machine prend sa source et s'intègre à une notion de contrôle beaucoup plus englobante. Car si la machine est un monde, si ce monde est fait de forces intangibles, alors le contrôle de la machine est bel et bien le contrôle d'un certain monde.

Le contrôle

A l'origine, le contrôle passe par le sens aiguë du rythme, de la répétition. Il n'est pas difficile, à l'intérieur de ce "milieu", au-dedans des "situations", de se mettre à associer le rythme des pistons, leur résistance et leur usure, le tracé infini et compliqué de la route, la beauté intime de la machine, la familiarité de ses bruits, la reconnaissance de ses odeurs, d'associer donc toutes ces manifestations à ce que doit être ou à ce qu'est fondamentalement la vie de l'être conscient, fort et autonome. Dans ce contexte, la prémisse principale consiste à établir une fois pour toute que l'on existe pour se dépenser, non pour se conserver.

L'utopie du truckeur serait d'être très fort, en parfaite possession de ses moyens à l'intérieur d'une cabine et d'une machine extrêmement belle, sans mettre cette beauté et cette force au service d'une fonction objective et profane: (Baie James 1976) "Il ne ferait pas de charriage, mon plus beau truck."

Il s'agirait alors de se faire reconnaître, de se montrer et de passer à la légende sans avoir à bouger ou à dépenser cette force que tous reconnaîtraient de toute façon. Il n'y aurait qu'à la manifester de temps à autre, sans plus. Sur le fond, cependant, nul ne peut régler son compte au fait que: (Matagami 1975) "Chauffer un camion, ça vient à bout d'un homme. A la fin, il ne reste plus rien."

Mais le modèle culturel conscient poursuivrait en reprenant un dicton populaire et profond: "Ce n'est pas parce que la vie est dure

qu'il faut reculer devant elle." En fait, face au risque, face à la mort, face à l'ensemble de ce qui pèse lourd dans l'environnement immédiat du truckeur, ce dernier affiche un cynisme et une fierté qui ne relèvent pas de l'inconscience, mais bien au contraire d'une conscience aiguë de ces questions et de ces enjeux. Entre autres, l'usure de l'homme, la mesure de sa perte graduelle, le reflet qu'en donne la machine qui vieillit en même temps que soi, sont des facteurs qui imposent une certaine attitude culturelle dont la principale fonction est de régler le compte à ces pressions externes et objectives. Les truckeurs recourent à un premier élément de solution, quant à l'usure à tout le moins, en établissant clairement que nul truckeur n'est truckeur bien longtemps s'il n'entre pas de plain-pied dans la ronde. Il faut s'y donner entièrement. C'est un rythme de vie.

Et la question du rythme est ici beaucoup plus qu'une figure de style. Le rythme est la première clef dans la mesure où c'est ce rythme qui est recherché par celui dont la volonté est de devenir truckeur, d'accepter donc les conditions premières, celles de rentrer dans le jeu quelque soit la vitesse avec laquelle par la suite il observera son propre amenuisement physique.

La performance du truckeur, le rythme et la résistance du bon truckeur, est un moyen de combattre l'usure prématurée d'une part et la mauvaise "conscience" générée par le refus de cette même usure. Par le rythme, on se donne bonne "conscience" face à l'usure. De plus, on la légitime au moment même où on la contrôle. Le contrôle consiste principalement à faire de l'usure autre chose que ce qu'elle pourrait être dans

un cadre différent, celui de la morale de la société globale par exemple où la santé du travailleur est quelque chose qu'il faut protéger. Ce quelque chose d'autre que devient la perte de sa santé et de son énergie, c'est le cours normal de la libération et de la perte de l'énergie d'un individu qui montre ainsi et de différentes manières qu'il en a à revendre. Bien sûr, la limite sera atteinte quelque part. Mais rien n'est plus naturel. L'homme vieillit, c'est bien connu. Ce qui est moins connu et ce qui fait partie intégrante de la philosophie du truckeur, c'est qu'il est donné à l'homme de vieillir à son propre rythme ou en tout cas à celui qu'il a choisi. C'est cela le contrôle du truckeur. La tragédie n'est pas de "se brûler" au travail. La tragédie c'est de "se brûler" à un rythme non consenti, sur lequel on n'a pas de contrôle. En ce sens, le truckeur défie à la fois la médecine et la philosophie sociale générale d'une société comme la nôtre (il n'y a pas que les truckeurs pour le faire, beaucoup de politiques de santé au travail sur lesquelles les syndicats et l'Etat ainsi que le patronat sont d'accord se heurtent à la résistance des "habitudes" de travail des travailleurs. Le diagnostic courant dans ce cas est de faire référence à l'inconscience des travailleurs).

Or ce contrôle, les truckeurs insistent pour dire qu'ils le possèdent. Ce n'est pas un moindre gain et cela explique beaucoup d'attitudes qui semblent absurdes à celui qui n'en est pas. L'imprudence, le risque calculé, la sur-performance, le manque de sommeil, la mauvaise alimentation, les "pilules", etc., voilà autant d'éléments qui n'ont de sens que dans un système particulier pour lequel une condition première dicte tout

le reste: on est pas truckeur pour être en santé; on l'est pour contrôler le rythme de sa vie, contrôle qui implique aussi, par l'autre bout, le calcul de sa propre perte. Il n'y aurait pas de truckeurs autrement.

Risques et confrérie

Un second élément de plaisir se retrouve dans le champ de la compétence face aux dimensions des choses. La dimension des machines, la grosseur des remorques, le poids des cargaisons, les distances parcourues, la profondeur de la solitude, la difficulté de la route font que tout ce qui existe autour d'un truckeur est une négation constante de son humanité. Il y a certes une démesure qu'il est difficile de nier. Cet environnement inhumain mais tout à fait concret ne peut pas ne pas avoir des effets sur l'attitude du groupe face à sa situation. D'autant plus que la technique, dans sa définition la plus restreinte, n'y peut rien. Dans cette affaire, elle est tout à fait secondaire. D'ailleurs si la technique, de secondaire qu'elle est actuellement devenait, d'une façon ou d'une autre, principale et occupait tout le champ, alors tout ce que nous discutons ici, le plaisir et le volontarisme en particulier, perdrait tout son sens et ne tiendrait plus debout. Car face à l'inhumanité des choses, on ne peut qu'appliquer un modèle culturel vigoureux (profond) qui plaque sur ces mêmes choses des étiquettes rattachées à des codes qui ont pour fonction principale de restituer à la réalité sa seule dimension acceptable, celle de sa propre humanité. Autrement dit, c'est en fonction du risque réel qu'il devient nécessairement urgent de ramener le monde des choses (en ce sens, la machine est nature pour le truckeur) à l'échelle du monde des hommes, et

vice-versa. La vigueur dans l'adoption du rythme ainsi que les nouvelles échelles de résistance humaine à travers le concept et la pratique de performance relèvent aussi de cette nécessité première.

La confrontation au risque réel et permanent peut être perçue comme un besoin normal et profond chez les individus. Ce besoin caractériserait une condition humaine générale qui dépasserait le cadre de la condition particulière des truckeurs. Il pourrait bien être un élément d'un complexe plus large présidant à la formation des groupes sociaux (et qu'il soit exacerbé dans un milieu où les problèmes de reproduction biologique et de production de nourriture ne se posent plus, ne devrait pas nous surprendre).

Il n'y aurait pas autre chose ici que le plaisir de la performance et de la dépense dans un contexte où tout est vraiment risqué. Le "milieu" donne encore quelque chose de plus: non seulement la "situation" est véritable, les enjeux fondamentaux, mais encore l'existence de la machine, sa forme et son énergie, trace la voie à une philosophie de la force et du pouvoir, de la chance et de la vie qui s'accorde on ne peut plus avec la "situation". Une chose est sûre en tout cas, c'est qu'il n'y a pas de philosophie de rechange immédiatement disponible. La morale de la société globale ne fait pas le poids.

Historiquement, nous ne sommes pas en face d'une "situation" originale et tout à fait nouvelle. Le groupe des truckeurs est immédiatement, concrètement et quotidiennement confronté à la question de sa propre survie

par le biais des performances de chaque individu du groupe. Pour faire face au risque que représente une situation globale où il n'y a que soi pour établir l'équilibre entre la sécurité ou la catastrophe, l'attitude générale (dont l'acceptation de sa propre perte) se construit sur une base collective et se traduit en normes partagées.

> "Les peureux, les nerveux sont dangereux pour eux comme pour les autres. Si un gars pense trop à l'accident, c'est qu'il court après. A force d'y penser, on l'attire. Moi, je m'en suis toujours sorti. C'est la chance d'accord, mais c'est aussi que j'ai vu à mon affaire. J'ai confiance en moi et je sais quoi faire. Faut surtout pas être sur le nerf. C'est déjà assez inquiétant comme ça."
>
> (Matagami 1975)

> "Chacun est dû à un moment donné. Ton accident t'attend quelque part. Il y en a qui courent après. D'autres n'y pensent jamais. Certains ne sont pas dûs pour jamais. Pour eux, pas d'accidents. Faut pas y penser. C'est trop bête. On n'y peut rien."
>
> (Parc La Vérendrye 1975)

On invoque le destin, le hasard, mais il reste que derrière tout cela, la théorie des truckeurs fait jour qui insiste pour établir que celui qui ne fait pas ce qu'il faut faire pour être un vrai truckeur, qui ne se conforme pas à une manière générale de faire et de voir les choses, s'expose à de très grands risques, l'accident et la mort notamment.

La peur joue donc ici un rôle très précis. Son traitement s'inscrit dans un code culturel particulier aux truckeurs. On rejoint ainsi une idée propre à Hallowell quant au caractère positif de l'anxiété vis-à-vis la

constitution et l'existence des systèmes culturels, plus particulièrement de leur efficacité.

Pour lui, les théories de Saulteaux concernant les maladies (qui pourraient être les théories d'un quelconque groupe culturel: (Hallowell 1941: 869-881)

> "represents an ideology which is culturally derived and they involved fundamental assumptions about the nature of the universe."
>
> "The manifest danger to which the anxiety is directed is the direct threat to someone's well-being or even life. But there is also a menace to the social code which is implied because some dissocial act had been committed."

De la même manière pour le truckeur, la vie difficile et insupportable, la mort par accident, sont fonctions d'une certaine mésadaptation par rapport au système propre au groupe des truckeurs qui a, vis-à-vis de la vie, de la mort, du bonheur et de l'univers, une théorie bien à lui. Tout groupe culturel s'appuie sur de semblables théories, dites notions traditionnelles quand on se réfère aux primitifs.

La survie (la manière de s'en sortir et la preuve qu'on le fait à tous les coups) du truckeur n'est donc pas un élément superficiel s'ajoutant à des réalités objectives. Elle serait au contraire la pierre angulaire du système culturel nécessaire, ce qui, faut-il le répéter, n'est pas très original en soi. Ce qui l'est vraiment, c'est de retrouver cette problématique au coeur même d'une société complexe dont on a assez dit qu'elle n'avait cure de ces anciennes contraintes propres au monde primitif.

Pour le truckeur donc, le défi est immédiat et constant. Le plaisir aussi. Il n'y a pas de délai, de relais indirects, d'attentes inutiles, d'inutiles réalisations de soi imposées par un système culturel qui aurait déplacé ses priorités en matière de performance et qui en aurait fait une finalité globale. Ici, c'est immédiatement et totalement qu'on se réalise, qu'on s'use et qu'on se détruit. Dans ce système, nulle morale externe, nulle idéologie venue d'ailleurs n'ont réellement de prise. Elles ne font tout simplement aucun sens. Ce qui est vrai pour le truckeur n'est pas à la portée de n'importe qui, de ceux précisément qui voudraient penser en lieu et place des truckeurs,ce qui est et serait objectivement (lire selon l'idéologie dominante) bon pour eux.

Rien n'est vrai qui n'a un sens profond à l'intérieur d'une culture construite pour expliquer le monde. Dans l'immédiat, la vérité des autres, pour légitime qu'elle puisse être par ailleurs, n'intéresse personne.

Le groupe des truckeurs surmonte ainsi une de ses préoccupations fondamentales, la peur face aux risques réels, en intégrant cette anxiété à l'intérieur d'un système culturel d'interprétation du monde où l'anxiété elle-même en vient à jouer socialement un rôle positif par le biais de l'établissement d'une norme de plaisir constamment renouvellé.

L'usure

Il est clair à présent que la question de leur propre perte, par la nature même du travail comme par l'intensité du risque, est une réalité qui retient grandement l'attention au niveau de la réflexion collective

des truckeurs. En accord avec le plaisir devant le risque et le contrôle manifesté à tous les jours, on ne peut pas faire autrement que d'intégrer cette usure à la normalité établie et reconnue par le groupe.

Cela explique comment et pourquoi les truckeurs manifestent du plaisir à reconnaître qu'ils se détruisent en"performant". Le système fournit un cadre concret où l'individu est en mesure d'exposer aux autres et de vérifier pour lui-même les limites de sa propre résistance. On sait que le plus important dans ce contexte, c'est de fonctionner à la limite de sa résistance. Il ne faut donc pas se surprendre que la question de la conservation de la santé et de l'énergie vitale prend un éclairage particulier lorsque perçue par les truckeurs. La culture établit la norme suivante: il faut accepter de "se brûler". En échange, on atteint le plaisir d'aller et de vivre à la limite de ses capacités. Cette expérience continue est hautement valorisée dans le milieu.

Le principe est donc clairement établi et il est opérant. Celui qui ne se conforme pas aux normes du groupe quant à la nécessité de soutenir un rythme particulier et de viser la limite de ses capacités, celui-là est en plus grand danger que les autres. Le mauvais truckeur qui a un accident a eu un accident parce qu'il a transgressé la norme. Bien sûr, les vrais truckeurs ont aussi des accidents et parfois des fins dramatiques; mais alors, il y a toujours des explications. Il a été victime de la malchance, il était rendu au bout de ses limites, mais il a été "correct" jusqu'à la fin.

Cette volonté collective d'attribuer une bonne partie des accidents tragiques au fait qu'on a transgressé la norme ou des normes propres au groupe est un phénomène fort répandu dans à peu près tous les groupes culturels, si l'on en croit Hallowell. Le groupe des truckeurs ne procède pas autrement. Mais, comme on vient de le voir, il y a d'autres façons de finir, de mourir ou de se brûler une fois pour toutes. La question de la perte et de la destruction de soi débouche sur d'autres champs culturels qu'il convient de traiter avec précision. On peut abandonner ou mourir faute de s'intégrer, ce qui n'est pas très valable. On peut aussi mourir au coeur même de l'univers routier: cela est idéologiquement très valorisé, car on se rapproche alors de la notion de sacrifice. C'est ce problème que nous allons maintenant aborder.

La fête

Eu égard au sentiment d'appartenance à un groupe particulier, à un groupe extrêmement bien défini, les valeurs sont nombreuses qui légitiment et donnent sens à la perte et la destruction de soi; le désintéressement est, parmi celles-là, probablement la plus importante. Elle l'est parce qu'elle nous fournit davantage d'explications quant à ce que nous avons appelé le plaisir et le volontarisme manifestés des truckeurs face aux enjeux dramatiques de leur condition objective.

Le vrai truckeur n'a pas peur de mourir si mourir a un sens dans les règles et les normes appartenant au groupe auquel il s'identifie en tant que truckeur. Lorsque nous avons parlé des accidents routiers auxquels les truckeurs sont particulièrement exposés, un point spécifique

ressortait de lui-même: pour sauver des vies, pour éviter que cet univers inhumain que seul le truckeur contrôle (qui n'est humain que pour le truckeur la machine, sa grosseur, son poids, sa vitesse, etc.) ne provoque des dommages considérables à "l'extérieur de l'univers routier", le truckeur est prêt à se sacrifier: "Maître à bord", il est le dernier à sauter, à couler avec son navire.

Le truckeur qui dirige son camion sur un pilier de ciment ou vers un précipice pour éviter de faucher une voiture bondée de gens, l'autre qui secourt des gens emprisonnés dans une voiture en feu qui menace d'exploser à tout moment, toutes ces histoires classiques dont nous avons fait état plus haut au chapitre des attitudes des truckeurs face aux accidents, indiquent d'une façon claire la haute valorisation du désintéressement. Quand un camion devient dangereux, c'est à son chauffeur de le dompter, de le rendre inoffensif ou, au pire, de périr avec lui.

Cette nécessité est le terme ultime du contrôle de tant de puissance. Cette fin virtuelle est à l'échelle des contraintes et des plaisirs que le groupe se donne et reconnaît par ailleurs. Idéologiquement, mourir de cette manière, c'est-à-dire mourir au volant de son camion en allant jusqu'au bout de ses convictions de truckeur (ne pas faire payer les autres même si les autres font une incursion soudaine et imprévisible sur "sa route à soi", dans sa trajectoire) est extrêmement valorisée dans le milieu, même s'il est entendu que dans les faits "personne ne veut mourir dans un accident, personne ne sait vraiment qu'elle sera sa réaction". Mais par la valorisation de cette mort désintéressée, la confrérie compense pour ce

qui n'apparaît aux yeux des profanes que comme un simple accident de la route et une simple mort accidentelle. Pour les truckeurs, au contraire, si toutes les normes du groupe sont respectées, cette mort est le sacrifice ultime, la mort d'une sorte de héros qui a fait la preuve que la condition culturelle de truckeur est à ce point réelle et valable qu'on va jusqu'à mourir pour être en accord avec elle.

Celui qui, pour expliquer de semblables comportements réels et de pareils développements idéologiques, ne s'appuierait que sur l'idée principale d'une morale et d'une responsabilité sociale en accord avec la société globale (environnement dominant dans ce cas), celui-là n'aurait pas grand-chose à dire ni ne dirait rien de bien utile. Bien au contraire, l'analyse d'un semblable comportement général me semble bien devoir s'amorcer autour des notions de fête et de plaisir. En ce sens, la mort est une destruction qui, à l'instar de l'acceptation de sa propre usure, est intégrée non pas comme un élément forcément négatif, mais bien comme une énergie tout à fait positive. Autrement dit, il est bon de se détruire. Cela est une démonstration de son honorabilité vis-à-vis des autres qui partagent les mêmes idées à ce sujet. Au fond, un truckeur est si fort qu'il <u>ne tient à rien</u>. Il ne tient tellement à rien, que nul ne peut le fixer en un point, nul ne peut l'attacher ni l'arrêter.

Et la démonstration de sa force, sa libération et sa dépense, son recours aux rythmes maxima, tout hypothèque la manière d'en arriver au bout (puisque sa théorie est courbe et non rectiligne, puisque nulle fin n'est visée, nul accomplissement ne sera le terme; la fin est nécessairement

un éclatement "héroïque". C'est fondamentalement une question d'intensité; la mort héroïque valorisée est tout à fait logique et nécessaire dans ce cadre).

En fait, si, comme nous le supposons, la culture est essentiellement un système de communication et si, comme nous le constatons, le groupe à l'étude n'est pas une société en tant que telle puisqu'il ne se reproduit pas biologiquement, mais recrute ses membres à l'extérieur, (il n'échange pas de femmes) ni n'assure sa survie par une production économique propre (il n'échange pas de biens économiquement, il n'est qu'un groupe de travailleurs comme tous les autres), alors ce groupe culturel que nous désignons sous le terme de confrérie, investit toute sa vigueur créatrice, et destructrice comme nous commençons à le voir, au niveau de la circulation rapide et de l'échange des messages.

Nous nous retrouvons donc devant un groupe fort abstrait, un regroupement symbolique qui pour générer une discrimination fondamentale entre ses membres, ne peut s'appuyer sur une structure d'organisation parentale (en ce qu'il n'a pas de femmes) ou sur un principe de possession matérielle et d'accumulation de richesses (ni de femmes ni de biens).

Il ne reste que les messages. Et il ne faut pas se surprendre de constater la puissance symbolique de l'idéologie résultante. Elle ne se déploie que dans l'abstrait d'une situation générale qui n'est qu'abstraite. L'individu lui-même n'émerge qu'à travers la constitution de son honorabilité

par le biais de sa propre consumation (le sens profond de l'expression "se brûler") sont les éléments fondamentaux de cette honorabilité à constituer.

Compte tenu de ce qui vient d'être dit à propos de cette organisation sociale, de cette société qui n'en est pas vraiment une parce qu'amputée de ses fonctions et structures parentales et économiques, nous pourrions bien avancer que nous sommes en face d'un phénomène social total, comme l'entendait Mauss, en ce qu'un phénomène social pourrait être total de nos jours (religieux-sacré) si le groupe en question, ne réalise concrètement son identité qu'à ce niveau religieux et sacré.

Là-dessus, il faut reprendre ce que Mauss dit à ce propos, en admettant qu'il est raisonnable de considérer la constitution de l'honorabilité due chez les truckeurs comme se réalisant au sein d'une fête qui n'est pas sans se rapprocher, au niveau de ses principes les plus fondamentaux, du très célèbre phénomène du potlacht. En tant que phénomène de "morphologie sociale", cette fête (potlacht) produit des états particuliers: (Mauss, 1950:205) "...une nervosité, une excitation remarquable: on fraternise et cependant on reste étranger; on communique et on s'oppose dans un gigantesque commerce et un constant tournoi."

Puisque dans le cas particulier qui nous occupe, le commerce n'existe pas, il reste que cette énergie festive du groupe s'oriente et s'intensifie dans un cadre où plus intensément que nulle part et que jamais, "on communique et on s'oppose dans un constant tournoi."

Tournoi symbolique s'il en est un, l'échange n'est que symbolique et fortement symbolique. Et c'est bien ce qui se produit: l'honorabilité du truckeur se construit sur la base d'une compétition anxieuse et excitante mais qui reste malgré tout, fraternelle. Dans cette ronde de tournois, par exemple, les femmes peuvent entrer qui ne sont plus alors des femmes, comme les hommes ne sont plus des hommes, mais des participants sans sexe. Car à quoi sert un sexe si, comme c'est bien connu, "on ne fait pas l'amour entre truckeurs."

Dans ce jeu donc, le perdant est celui qui a commis une faute rituelle, comme le souligne Hallowell et comme le remarquait avant lui Mauss. Car, fautif, on ne porte plus alors le masque du vrai truckeur et on meurt coupable de ne pas avoir été à la hauteur, ce qui revient à dire qu'on abandonne le jeu (mort ou abandon réel) faute de ne pas avoir assez à donner.

Devenir et être un vrai truckeur, un champion de tournoi, prendre inconditionnellement le rythme de ce tournoi, cela veut véritablement dire tout donner y compris soi-même pour recevoir en retour une honorabilité et un pouvoir qui n'existe que pour les truckeurs, quitte à risquer toujours d'avoir à le rendre, à le gaspiller en une seconde fatale (l'accident mortel et désintéressé) ou en vingt ans (le temps normal de vie du truckeur).

Etant entendu que la communication entre les truckeurs est avant tout symbolique, cette communication a les caractéristiques propres à

l'échange symbolique. Ne produisant rien pour soi ni ne se reproduisant soi-même, il devient possible pour la performance de ne se réaliser que dans un contexte de fête et de dépense.

Nous tenons là une explication qui me semble de beaucoup supérieure aux superficielles et stériles références à la morale ou à la présumée responsabilité sociale des truckeurs en général ou à leur inconscience et leur irrespensabilité face à leur propre usure et leur exploitation.

Voyons donc avec le sociologue Baudrillard, qui les a brillamment exposées dans son livre Le Miroir de la Production, quelles sont les caractéristiques principales de cet échange symbolique dont il m'est permis de croire, dans le prolongement de ce qui précède, qu'elles expliquent encore plus avant l'incroyable rythme de vie soutenu par les truckeurs, ainsi que leur volontarisme affirmé et leurs manifestes plaisirs: (Baudrillard, 1973:33)

> "...volatilisation gratuite et festive des forces du corps, un jeu avec la mort, l'acte d'un désir. Cette dépense du corps (contrairement à la dépense qui investit, le travail) a sa réponse dans d'autres corps, son écho dans une nature qui jouerait et se dépenserait en échange."

Or, c'est bien ce que nous observons concrètement. Que ces caractéristiques se manifestent au coeur d'un monde rationnel de travail, au coeur même d'un monde de machine ne devrait pas surprendre outre mesure quand on se rappelle que pour le truckeur, la nature c'est la machine et l'univers abstrait qu'elle occupe. Le truckeur n'investit pas dans la

machine, il ne cherche pas à "la faire rendre" sans jamais rien lui donner. Bien au contraire, il communique avec elle sur la base de l'échange symbolique: (Baudrillard, 1973: 68-69) "...ici, la substance de la richesse est dans l'échange..."

L'idée d'expliquer ces conditions par la fonction objective du travail "est simplement absurde".

Le volontarisme, le plaisir et les rythmes excessifs des truckeurs les placent donc à la marge et nettement en retrait d'une société globale qui oriente d'abord ses valeurs sur la responsabilité au travail et dans la production de quelques biens. Les truckeurs, dans leur lutte collective et idéologique contre les valeurs sèches du travail et de la production, le long desquelles leur activité de chauffeur serait probablement la plus monotone (la plus cadencée dans le vrai sens du terme, à la cadence du 1800 tours/minutes) que nul ne pourrait jamais imaginer, en viennent vigoureusement à valoriser la destruction et la consumation dans un système culturel où la perte est positive. (Baudrillard: pp. 125-126)

> "Intégration symbolique: la réversibilité du procès d'accumulation dans la fête et la dépense, la réversibilité du procès en production dans la destruction, la réversibilité du procès de pouvoir dans l'échange et la mort. Exigence symbolique: qu'il ne soit jamais donné qu'il ne soit rendu, jamais gagné sans qu'il ne soit perdu, jamais parlé sans qu'il ne soit répondu."

Ce qui marginalise et rend invisible le truckeur, ce qui fait sa liberté et sa subversion en même temps, c'est précisément la puissance et l'invisibilité de l'efficacité de l'échange symbolique qu'on retrouve

ici au coeur même d'une activité capitaliste de production qui ne peut absolument pas saisir ce qui se passe en son sein: (Baudrillard: p. 123)

> "Ce dont il crève (le capitalisme) ce n'est pas de ne pas pouvoir se reproduire économico-politiquement, c'est de ne pas pouvoir se reproduire symboliquement. Le rapport social symbolique, c'est le cycle ininterrompu du donner et du rendre qui va, dans l'échange primitif, jusqu'à la consumation des surplus et l'anti-production délibérée lorsque l'accumulation (la chose non échangée, prise et non rendue, gagnée et non perdue, produite et non détruite, risque de briser la réciprocité et faire surgir du pouvoir."

De l'échange symbolique, il faut dire encore qu'elle a une caractéristique de plus qui n'est pas la moindre: (Baudrillard: p. 81) "Dans l'échange/don primitif, le statut des biens qui circulent est proche de celui de la langue: ils ne sont ni produits ni consommés comme valeurs, leur fonction est l'articulation incessante de l'échange."

Chez les truckeurs, le rapprochement est encore plus évident. La culture qui s'appuie sur l'échange symbolique finit par être exclusivement une compétence abstraite, un code hautement symbolique. A ce titre, l'idéologie des truckeurs n'est que parole par rapport à ce système symbolique qui n'existe que pour faire exister le groupe qui,de cette manière, règle son compte à la fonctionnalité pratique et à la notion de travail. Les truckeurs n'échangent que des messages, nous l'avons dit. Idéologiquement, ils parlent pour parler. L'action réelle et conséquente de la pleine participation symbolique est ailleurs et donne un sens au fait que lorsqu'on est truckeur, on dépense, mais n'investit jamais. Et c'est ce qui importe avant tout quand on veut être un truckeur plutôt qu'un travailleur.

Et les truckeurs n'étant pas des travailleurs, réussissant à ne pas l'être malgré tout, ils finissent par être ce qu'ils veulent, c'est-à-dire des ouvriers, dans le sens de fabricants d'oeuvres, des artisans dans le sens d'artistes: (Baudrillard p. 83)

> "Ce qui fait la différence radicale entre l'oeuvre et le travail, c'est qu'elle est un procès de destruction aussi bien que de production. C'est en cela que l'oeuvre est symbolique: c'est que la mort, la perte, l'absence s'y inscrivent à travers ce désaississement du sujet, cette perte du sujet et de l'objet dans la scansion de l'échange. A partir des concepts de production et de travail, on ne saisira jamais ce qui passe là, et qui nie le travail, et qui nie la loi de la valeur, qui passe par la destruction de la valeur, l'oeuvre, et dans une certaine mesure l'ouvrage artisanal portent inscrites en eux la perte de la finalité du sujet et de l'objet, la radicale compatibilité de la vie et de la mort, le jeu d'une ambivalence que le produit du travail, en tant que tel, ne porte plus..."

Il en résulte un indiscutable plaisir. Plaisir de "faire", "d'oeuvrer", d'aller au bout de quelque chose dans un espace restreint qui fait immédiatement sens. Mais ce qui fait fondamentalement la différence entre le plaisir reconnu par un groupe social qui vit toute sa réalité à tous les niveaux propres à la survie (économie, société et culture), ce plaisir-ci est fortement intériorisé, la chose se passe entre truckeurs et rien n'est fait, bien au contraire, pour convaincre un quelconque public étranger. Il n'y a que les truckeurs pour se rendre compte de ce tournoi continuel et fraternel dans lequel toute la vie en vient à s'inscrire et à se résumer.

La création du monde

Il reste un dernier point. Pour complètement cerner la situation qui préside à la formation, c'est-à-dire au développement et au maintien, de ce "milieu sacré", de ce sacrifice (acceptation de sa perte) et de ce tournoi (performance), il faut en revenir à une condition contextuelle première: la conduite d'un camion sur de très longues distances, sur des trajets qui n'en finissent plus. Or, si le tournoi et le sacrifice font sens, c'est qu'au départ, la conduite est un rituel. Je tenterai donc, dans ce dernier souffle, de répondre à la question suivante: qu'entend-on lorsqu'on dit que la conduite, c'est sacré?

Nulle part ailleurs n'ai-je rencontré une formulation aussi précise que dans le témoignage d'un truckeur américain, devenu écrivain, qui a publié, sur le sujet qui nous préoccupe, un article dans la revue "Rolling Stones": (Cady 1973:64)

> "Driving a truck gives plenty of time to make excursions in the mind. This is one of the good parts that a driver knows but does not talk about much. It is not easily understood. Ever since Tim Leary set out with the compulsive intent to prove himself worthy of crucifixion (and will have to settle for self-immolation), the natural high has been much suspect. Heads tell me that the mind is good until it is primed, but each of us can only speak from his own experience. My experience is that the mind will give the highest high there is; unassisted by anything but raw thought and accomplished meditation."

C'est clair et c'est essentiel. Tout ce dont nous parlons depuis le début de cette quatrième partie de la thèse s'appuie sur cette réalité

de la méditation. Celle-ci est un phénomène particulier à la solitude du chauffeur, à sa position "assise", à la répétition et à l'isolement. Tout favorise les incursions profondes dans son propre "esprit", au milieu de sa propre conscience.

Il y a des conséquences immédiates à d'aussi intenses méditations: (Cady 1973:64)

> "The strenght and fascination that some guys gain from solitary road is as strong as the fascination with God that sustains the religious mystic. Put the same man on a steady job that pays three times as much and his mind rots. Or he goes crazy. America, the busy. If it ever knew the importance of solitude, it has forgotten."

Avec les truckeurs, j'ai appris moi-même que ce domaine n'était pas de ceux à propos desquels on parle abondamment. Pour en faire explicitement état, le témoignage d'un ancien truckeur et d'un auteur tel que Cady est tout à fait précieux. Il est entendu que ce sujet n'est jamais abordé directement dans le milieu, mais il importe quand même d'avancer que c'est toujours de cela dont il est vraiment question. Ce qui soutient la performance, c'est le rituel de la méditation. Le phénomène est tout aussi vrai du truckeur québécois ou canadien qu'il l'est aux USA. D'ailleurs, nous l'avons vu et nous le verrons encore brièvement, l'appréhension de la force en tant que substance intangible mais intérieure aux choses ne pourrait se réaliser autrement.

Le plaisir, la négation donc de la monotonie (la récupération de la monotonie superficielle par le sens profond du rituel fondé sur le

rythme et la répétition) passe par cette expérience méditative et mystique. L'échange symbolique peut alors se déployer dans un "milieu" qui lui est tout à fait favorable. Et de simple individu isolé et solitaire, de simple travailleur soumis et exploité par des compagnies "qui n'ont pas de coeur", dont on pourrait aussi dire qu'elles n'ont pas d'âmes, le truckeur se transforme en un puissant mais invisible "créateur de monde", ce qui est en soi une source de satisfaction et de plaisir que bien peu de contextes dans notre société sont en mesure de systématiquement procurer à qui que ce soit.

Pour mieux voir encore ce qui est en jeu ici, revenons à Mauss, si tant il est vrai que Mauss a dit des choses importantes sur la "raison sociale" des"créateurs de monde" comme sur la nécessité idéologique de "créer des mondes" dans certains contextes sociologiques donnés.

Pour Mauss, le potlatch n'est pas qu'un simple système juridique d'avant le Droit. Il ne saurait répondre non plus à une simple fonction économique. A tout cela, il se rajoute toujours une raison mystique à l'intérieur de laquelle l'ensemble du phénomène a son point de départ tout comme il enregistre son point de chute. (Mauss, 1950:110)

> "La caste brahmique est celle des brahmans, c'est-à-dire des hommes qui ont du brahman. Le brahman est ce par quoi agissent les hommes et les dieux et c'est plus spécialement la voix. En outre, on trouve déjà quelques textes qui disent qu'il est la substance, le coeur des choses (pratyantam), ce qu'il y a de plus intérieur...le brahman devient le principe actif, distinct et immanent, du tout du monde. Le brahman est le réel, tout le reste n'est qu'illusion. Il en résulte que quiconque se transporte au sein du brahman par la mystique (yoga:union)...se met en état de créer des mondes. Le brahman est le principe premier, total, séparé, animé et inerte de l'univers. Il est la quintessence."

Chez les truckeurs, le rituel de la conduite est ainsi essentiellement un rituel de méditation s'appuyant sur un principe d'union (communication-entente) avec la force fondamentale. Tout le reste en découle: plaisir, performance et confrérie.

Le phénomène se réalisant ici au coeur même d'une société objectivante qui réprouve ces attitudes, cette culture du "sacré" est nécessairement réprimée et fortement intériorisée. On en parle peu, même entre "confrères". Mais ces idées sur la force des choses n'ont pas à être formellement exprimées pour être connues, reconnues et suivies. Elles sont vécues intensément, elles ont une telle efficacité qu'il est admis dans le milieu "qu'il ne saurait y avoir de camionnage autrement." Il n'y a pas de liens directs entre le discours idéologique des truckeurs et cette compétence implicite qui fait le sens profond des situations vécues. Autrement dit, il n'y a rien de superficiel qui pourrait justifier pour les truckeurs le fait d'être truckeur. Il faut ce principe profond qui génère, une fois reconnu, du plaisir et surtout, un sentiment de puissance non admis dans la société dominante d'aujourd'hui.

C'est bien ce dont témoigne Cady dans le passage cité plus haut. Couplé avec les réflexions de Mauss, et lié avec ce qu'on a rapporté sur le traitement de la notion de force chez les truckeurs (chap. 7), il est permis de croire que le phénomène auquel nous sommes confrontés est essentiellement une quête de plaisir par le biais de la création de mondes, ce qui en soi est un phénomène qui n'est pas nouveau dans l'histoire de l'humanité.

La volonté de puissance et de contrôle absolu de son univers est aussi en jeu. Dans cette quête et dans les réalisations des truckeurs, le participant finit par réduire le monde en un espace qui ne dépasse pas l'aire de déploiement de sa puissance propre. La parole, par exemple, la voix forte ou les discours humoristiques, volontairement farfelus, voire systématiquement contradictoires, toutes ces réalités à propos desquelles nous nous interrogions plus tôt (chap. 3) trouvent ici une explication. La parole est la manifestation de ce contrôle. Le discours contradictoire est la négation voulue de la nécessité du discours logique et finalisé.

En ce sens, rien n'empêche de tout dire quand il s'agit de rendre compte de la vie, toute aussi contradictoire qu'elle puisse être, puisqu'on sait bien par ailleurs que la vraie explication du monde se trouve à être dans un tout autre registre dont il n'est pas nécessairement recommandable de faire état dans une société qui ne valorise en rien la magie comme élément premier d'explication du monde.

C'est aussi en ce sens qu'il faut entendre que la culture des truckeurs est "invisible" à quiconque se refuse à l'aborder de l'intérieur. Bien sûr, la confrérie conserve toujours un certain caractère élitiste qui saurait bien se déployer de manière presque formelle et institutionalisée si le contexte sociologique le permettait. Mais c'est "en cachette" qu'on se procure aujourd'hui le plus grand des plaisirs: celui de réduire le monde à la mesure de son immédiate capacité objective-subjective. C'est en faisant par ailleurs du transport objectivement, sous le masque du

travailleur, qu'on persiste à créer des mondes, à collectivement valoriser le couple objectif-subjectif dans l'interprétation de la vie au détriment de la pensée rationnelle finalisante dont on finit par mettre définitivement en doute l'utilité.

De cette manière, le travail n'est plus travail, comme nous le constations au point précédent. Il devient oeuvre, cette oeuvre qui ne reste pas et qui ne s'inscrit nulle part ailleurs que dans le vécu de chaque artisan qui travaille sur "sa méditation" et qui est lié avec les autres dans le contexte d'un tournoi de créativité. Il est donc vrai sur le fond, comme le dit Gramsci, que "tout le monde est philosophe, tout le monde est savant, tout le monde est artiste." Bref, tout le monde est en mesure de créer des mondes. Quand on saisit mieux le niveau symbolique (échange fondamental) où se réalise essentiellement l'oeuvre et lorsqu'au surplus on saisit bien la puissance de la méditation du vécu, on se rend compte (on s'en rend compte ici pour les truckeurs) que cette soif de créer est peut être en soi un de ces impérissables culturels qui, entre autres choses, a toujours préoccupé l'anthropologie. Cette attitude "du monde ordinaire", pour "ordinaire", qu'ont toujours été les gens partout, ne s'est pas nécessairement relâchée définitivement parce qu'une raison domine aujourd'hui toutes les autres. Elle prend des chemins particuliers et ne se laisse pas voir facilement. Elle n'a plus rien à gagner ailleurs qu'à l'intérieur du vécu des groupes particuliers.

Il se pourrait bien que tout ce que nous avons décrit se résume concrètement à "ces situation particulières (indéterminées)" devant

lesquelles l'esprit humain réagit toujours de la même manière. Cela a quelque chose à voir avec le risque réel de se détruire, le plaisir de réfléchir sur le pouvoir, la capacité (le contrôle) de le contenir et le milieu réel pour vivre à la mesure de ses limites dans un contexte sociologique où des règles existent qui sous-tendent un tournoi dont on ne saurait se passer.

CONCLUSION

"Autour de tout esprit profond
grandit et se développe sans cesse
un masque grâce à l'interprétation
toujours fausse, c'est-à-dire plate,
de chacune de ses paroles, de chacune
de ses démarches, du moindre signe
de vie qu'il donne."

(Nietzsche, Par delà bien et mal)

Conclusions

En guise d'amorce à la présentation des conclusions de cette thèse, on me permetrra de souligner un commentaire de l'anthropologue américain Jules Henry qui commence son livre "Culture Against Man" en écrivant: (Henry 1965: 4)

> "This is not an objective description of America but rather a passionate ethnography; the emphasis is on description and interpretation rather than on program for change. I try also to be aware of the complex interelationships in culture and the fact that even though one may regret what one describes, usually he cannot make predictable suggestions for change."

Il est assez clair que c'est dans cet esprit et dans cette perspective que j'ai écrit la présente thèse. Je ne suppose ni ne propose rien quant à une éventuelle émancipation ou quant à des améliorations à quelque niveau que ce soit. Ce n'est pourtant pas la bonne volonté qui manque. Mais une fois reconnu la profondeur du problème, on se fait souvent plus humble au chapitre des solutions. Et c'est bien ce qui m'arrive: à l'instar de Jules Henry, je décris et j'interprète avec, je crois, beaucoup de sympathie, ce milieu particulier qu'est celui des truckeurs. Bien des situations sont regrettables, d'autres enviables peut-être. Je ne peux rien dire au sujet des premières (sauf les décrire), et je n'ai pas le goût non plus d'exalter les secondes. Dans le premier cas, je ne ferais que calmer ma conscience de manière bien facile; dans le second, je risquerais de m'égarer dans un idéalisme de fort mauvais aloi.

Ces questions morales étant pour moi réglées (ou ne l'étant pas, ce qui revient au même ici), il reste tout de même des conclusions à tirer en matière de culture et d'idéologie.

Culture et groupements sociaux

Nos conclusions quant à la culture s'articulent autour de trois dimensions qui sont toutes, d'une façon ou d'une autre, reliées à la réalité idéologique. D'abord, la culture procure une satisfaction à ses porteurs ou à ses agents et sur le fond, cette satisfaction est essentiellement psychologique et émotionnelle. (Henry 1965: 10-11)

> "Every culture has its own imaginative quality and each historic period, like each culture is dominated by certain images... There is one fundamental similarity between our own and primitive culture... It derives, like all such similarities, from the fact that Homo Sapiens, regardless of race, language or culture, is a single species. The similarity is found in the tendancy of human culture to provide remedies for the conflict and suffering it creates... If this book can be said to have a message, it is that man wrings from culture what emotional satisfactions he obtains from it."

Ensuite, il faut pouvoir s'appuyer avec force sur une hypothèse que retient l'anthropologie en général depuis fort longtemps: (Lévi-Strauss 1958: 402-403)

> "L'avenir jugera sans doute que la plus importante contribution de l'anthropologie aux sciences sociales est d'avoir introduit (d'ailleurs inconsciemment) cette distinction capitale entre deux modalités d'existence sociale: un genre de vie perçu à l'origine comme traditionnel et archaïque, qui est avant tout celui des sociétés authentiques; et des formes d'apparition plus récente dont le premier type n'est certainement pas absent, mais où des groupes imparfaitement et incomplètement authentiques se trouvent organisés au sein d'un système plus vaste, lui-même frappé d'inauthenticité."

La troisième dimension découle et se rattache aux deux premières: satisfaction et authenticité sont liées à l'existence concrète (effective dans le réel) du symbolique dans la pratique des groupes sociaux. Il y aurait ainsi deux pôles: authentique, satisfaisant et profond par opposition à inauthentique, morose et superficiel (non symbolique ou a-culturel). Il faut lire la suite de ces conclusions dans la perspective de cette polarité, tout en gardant à l'esprit que si l'opposition parfaite n'existe pas nécessairement, nous sommes placés devant des articulations, des imbrications, des joints le long de ce continuum allant d'un pôle à l'autre.

C'est le concept anthropologique de culture qui conduit le chercheur à reconnaître la netteté de l'opposition; c'est encore lui qui pousse bien des anthropologues (on le verra explicitement plus loin dans les conclusions) à prendre partie pour un pôle, celui de la culture, ce qui, en l'occurrence, en ferait selon certains, des nostalgiques et des réactionnaires de la pire espèce.

La confrérie des truckeurs serait un exemple-type de "ces groupes imparfaitement et incomplètement authentiques se trouvant organisés au sein d'un système plus vaste", et leur marginalisation en tant que groupe est justement le prix qu'il leur faut payer pour maintenir la satisfaction, l'authenticité et la profondeur symbolique à l'intérieur de leur réalité quotidienne. En ce sens, ils mènent une lutte pour ne pas perdre quelque chose dans un monde qui l'a perdu. Dans un autre contexte, mais en rapport avec ce "quelque chose de perdu", il faut lire la discussion de Lévi-Strauss sur l'anthropologie face à l'étude de l'homme moderne dans la société industrielle (Lévi-Strauss 1958: 400). On y retrouve assez clairement

le souci d'exprimer un jugement (sous forme de question) sur le caractère privatif de la société moderne par rapport ou par opposition au caractère peut-être plus émancipatoire de la société traditionnelle plus authentique.

Dans notre travail, nous avons démontré, je crois, l'existence d'une sous-culture en tant que telle. C'est une sous-culture à un double titre: a) elle s'insère dans un univers plus large, b) elle est enfouie au coeur de cet environnement dominant. La réalité de cette sous-culture est d'un intérêt primordial pour celui qui veut saisir le sens réel et global des gestes de tous les jours d'un groupe de travailleurs. Or, on atteint cette réalité qu'à condition de reconnaître la relative autonomie de la culture, en ce que la culture a un sens global, en ce qu'elle suppose des manifestations symboliques, en ce qu'elle procure comme satisfaction et en ce qu'elle est riche en possibilités de nier ou de refuser.

Les rapports entre la culture et les groupes sociaux sont très complexes. Il est clair cependant que le fait d'aborder les groupements sociaux sans le concept de culture risque d'écarter de l'analyse des réalités dont on vient de dire qu'elles sont essentielles dans la compréhension de la nature de ces groupes.

Par exemple, ce n'est pas un hasard si l'approche marxiste éprouve tant de difficulté dans ses tentatives pour jeter un regard sérieux sur les idéologies véritables des travailleurs. La "classe sociale" en tant que concept, non plus qu'en tant que réalité dialectique, ne se nie pas de fait aux manifestations idéologiques analysées ici. Lorsque le concept d'idéologie est utilisé dans une acceptation trop étroitement liée au

concept d'exploitation économique, lorsque donc le travailleur devient une "classe" avant d'être un travailleur particulier , et que l'idéologie devient une idéologie de classe avant d'être une idéologie particulière, alors il n'y a rien à dire sur les pratiques symboliques ou sur les groupements sociaux "quasi authentiques" qu'elles entraînent.

Le groupe informel-occupationnel de la sociologie américaine du travail (cf. chap. 2) ne convient pas plus qu'il ne faut, lui non plus. On retrouve chez les analystes le même phénomène du "manque à voir" dans la mesure où l'on recherche "l'informalité" dans des manifestations externes et visibles, pratiques et concrètes: le consensus exprimé, l'exclusivité, les interactions observables, et, dans ses moments les plus intenses, la constitution d'une identité de travailleur, identité concrète, consciente qu'on finit par pouvoir mesurer.

J'ai pour ma part utilisé le terme "confrérie" pour rendre compte du groupe social identifié. Ce concept m'a permis de réintégrer dans le modèle d'analyse des facteurs idéologiques de type culturel, c'est-à-dire des manifestations qui supposent une interprétation de l'univers selon des critères pratiques et symboliques. Il en résulte une identité fort abstraite fondée sur un principe de connaissance partagée, une confrérie qui, par le biais de sa créativité idéologique et culturelle, se "coupe" et se "sépare" du monde dominant pour s'isoler dans des pratiques largement invisibles pour tous ceux qui n'en sont pas.

Cette coupure ne se réalise certes pas sur la foi ou sur la base d'une analyse stratégique des méfaits de l'univers dominant où le travailleur

est systématiquement exploité et où il devrait posséder pour lui-même les moyens de production en réalisant une fois pour toutes que c'est lui le sujet historique privilégié. C'est à la fois beaucoup plus simple et beaucoup plus complexe que cela. On se coupe du "monde" parce qu'il est trop "plate", parce qu'il n'a rien à offrir pour que le geste quotidien puisse se camper dans un univers de signification qui ait des chances de procurer un peu de plaisir dans la vie.

Idéologie et interprétation du réel

Ainsi, les conséquences théoriques pour l'analyse des idéologies propres aux groupes composants de la société moderne sont nombreuses et, me semble-t-il dans une certaine mesure, déterminantes.

D'abord, sur le plan très strict de la description et de l'analyse de l'idéologie d'un groupe de travailleurs (qu'il est nécessaire de bien repérer au départ) ma démarche démontre qu'il est effectivement très dangereux de procéder à des réductions hâtives concluant immanquablement à l'inconscience et à la méconnaissance fondamentale de ces mêmes travailleurs. Outre le sens commun toujours à l'oeuvre dont parlait Gramsci, on aura remarqué que l'idéologie ici en cause est fortement préoccupée par les problèmes "sérieux" de la vie sociale et de la vie en général: le pouvoir, la valeur, l'exploitation de l'homme par l'homme, le bonheur, la mort, le vieillissement, etc. C'est bien sûr aussi affaire de philosophes et de penseurs "habitués". Mais ici, la réflexion sur ces problèmes fondamentaux qui sont le lot de tout le monde, passe, dans une société complexe comme la nôtre, par la regénération (ou la continuité) de modes de pensée

qui auraient toujours existé et dont les caractéristiques générales sont connues: a) le recours constant et normal à la contradiction dans le discours, b) le rejet de la rationalité objective comme unique moyen de réfléchir le monde, c) l'appréhension totale des contradictions opérantes dans la nature et dans les choses, d) la compatibilité de la vie et de la mort intégrée dans une approche anti-finaliste, anti-linéaire (la production de la vie implique celle de sa destruction - opposition entre des théories populaires courbes et des théories officielles rectilignes), e) le recours systématique à l'imaginaire pour venir compléter l'appréhension et le raisonnement pratiques, f) la volonté d'intégrer et d'associer les choses aux registres de sa pensée, g) la collectivisation de cette pensée comme moyen de créer un groupe (d'établir donc des limites et des frontières), d'identifier une collection d'individus par le biais notamment de la réalité de l'échange symbolique.

Cette thèse démontre cependant que si cette pensée est opérante et totalement efficace, elle n'est pas pour autant explicite, explicitée et institutionnalisée. Comme caractéristique particulière aux médiations d'aujourd'hui, aux situations courantes qui font la vie réelle des truckeurs oeuvrant individuellement au sein même de la société globale (sans en être), cette pensée est bien au contraire souterraine, contrainte, fortement intériorisée, ce qui donne à la culture des truckeurs un caractère aussi secret que sacré, plus encore qu'elle ne le serait aussi dans un cadre différent si cela peut s'imaginer.

Idéologie populaire quotidienne comme non philosophique

Comprendre ce processus symbolique (et idéologique), c'est aussi comprendre la vraie nature de la subversion cachée au coeur même d'une société globale inégalitaire comme le dit Baudrillard. Effectivement, l'énergie festive que nous retrouvons dans la condition de truckeur recèle un pouvoir anarchique considérable en théorie.

Dirigée vers l'extérieur du "milieu" des truckeurs, elle n'obéirait à aucune stratégie compte tenu du plan où elle se déploierait. Elle n'aurait pour elle que sa puissance destructrice. Ce qui n'est pas peu. Nul ne peut prédire le moment de son déclenchement vers "ailleurs", ni même si ce moment arrivera jamais. Mail il s'agit d'une considérable puissance subversive dont on sait qu'elle affleure aux moments des grèves (presque toujours violentes malgré les civilités syndicales), et dont on devrait savoir qu'elle serait incontrôlable si elle s'épanchait totalement. Cette force subversive n'origine en rien d'une "prise de conscience" objective. Elle prend sa source dans le "milieu symbolique". C'est comme telle qu'il faut la voir et pas autrement. Nous rejoignons ainsi une constatation théorique faite par Sartre, plusieurs années après Questions de Méthode. (Sartre, 1976: 43-44)

> "Lénine a raison. L'erreur est de croire que la pensée vivante peut se séparer de l'action, qu'elle est la spécialité des "intellectuels", au lieu que la pratique, (sans pensée?) serait celle du travailleur manuel. En fait, il existe une autre pensée, plus profonde, que la classe dominante refoule par l'atomisation et qui est la leur: c'est le refus de leur condition. Fondamentalement exploités et opprimés, ils ne peuvent prendre conscience de cette situation qu'en se révoltant contre elle de la façon la plus radicale... (cette décision) montre que les masses, quand elles passent à l'action, vont toujours plus loin que les agitateurs n'ont osé l'espérer."

Mais cette thèse démontre aussi que, eu égard au niveau symbolique où se passent les choses réellement, il n'y a pas de différence de nature entre cette pensée contemporaine, moderne, cette autre pensée qui est profonde et refoulée par ce que Sartre appelle à juste titre la "pensée sérielle", qui atomise le collectif, il n'y aurait donc pas de différence de nature entre cette pensée souterraine et celle qui a toujours fasciné les philosophes et les anthropologues à propos de la réalité de la pensée sauvage, de la mentalité archaïque ou de toute forme de pensée qui ne serait pas domestiquée, entraînée en vue de l'efficacité pragmatique seulement. Nous savons bien aujourd'hui que la pensée primitive, dans le sens de première et profonde, n'est pas une pensée pré-logique, enfantine, mais qu'elle est plutôt une pensée de plusieurs logiques qui n'écarte rien de ce qui est utile à l'entendement en général. Or rien ne dit, sur le fond des choses, que l'entendement est essentiellement orienté vers l'efficacité univoque de l'action, vers une sorte de raison pratique.

Je serais donc tenté de soutenir que cet "impérissable culturel" dont nous avons parlé plus haut existe bel et bien. Il n'y aurait toujours qu'une seule pensée véritable pouvant être accolée aux activités intellectuelles intégrales du monde ordinaire, au niveau de la vie du quotidien. Cette pensée organise certes, se formalise aussi. Mais en autant qu'elle essaie constamment d'expliquer le monde, elle désorganise aussi, s'informalise sans se surprendre.

Elle a surtout la caractéristique de ne pas s'amputer facilement et systématiquement d'une partie importante de ses capacités créatrices,

Car c'est bien ce dont il s'agit vraiment: cette pensée n'est pas dirigée vers un autre but que celui de créer des mondes à sa propre mesure. La meilleure façon d'expliquer le monde pour une collectivité, c'est de créer le sien. Vue sous cet angle, la dimension symbolique n'est pas un luxe, ni une survivance.

Le verdict pourrait à la limite être très dur pour les "autres", les "organisateurs", les maîtres d'aujourd'hui, ceux qui ne vivent que pour la raison objective des choses, pour tous ceux qui prétendent le faire. Par opposition aux truckeurs, c'est vraiment ça un patron. Il ne fait qu'organiser et aplatir la réalité pour la finaliser simplement. Il est esclave de son objectivité, condamné à rester toujours à la surface des choses. De cette façon, les truckeurs méprisent les patrons et la hiérarchie en général. Et la création du monde par les truckeurs devient essentiellement un refus global de leur condition objective.

Mais cette victoire des truckeurs est en même temps dérisoire et tragique. Bien sûr les truckeurs se posent continuellement le problème de leur position particulière dans la société, de leur marginalité, en un mot de leurs misères. Ils réussissent à survivre en vivant comme si le travail n'existait pas, comme si les patrons n'existaient pas, comme s'ils étaient eux-mêmes des chefs, des héros, comme si l'union intime et complexe (profonde) avec la force leur était acquise à eux sans l'être jamais aux autres, d'où une partie importante de leurs plaisirs exclusifs à conduire des camions jusqu'à la limite de leur propre capacité.

Mais qui pourrait nier l'efficacité de l'efficacité, la réalité décourageante de l'organisation superficielle et finalisante à laquelle

nul n'échappe tout à fait, malgré des efforts soutenus pour maintenir une négation qui s'estompe au moment même où l'on coupe le contact du moteur diesel. Tous les truckeurs savent bien qu'ils sont complètement à la merci d'un simple changement technologique, d'une simple loi énergétique, d'une simple décision politique qui viendrait leur enlever ce qui est à la base même de leur mésadaptation voulue: l'univers routier et les gros moteurs diesels.

Par ailleurs, rappellons qu'il est clair que sur le plan même de la morphologie sociale, le processus d'échange symbolique et la société secrète qui en découle remettent en cause la division sociologique à laquelle on nous a habitués: que ce soit le groupe occupationnel ou la classe sociale. Les truckeurs ne sont pas des travailleurs en général. Il n'est pas utile de voir en eux des prolétaires tout comme il est absurde d'en faire des extrêmistes de droite. Ce sont premièrement, et d'une manière déterminante quant aux effets idéologiques présidant à l'organisation (de la formation) du groupe social, des truckeurs de longue-distance impliqués dans un tournoi symbolique qui n'a de sens que pour ceux qui y participent pleinement, sans compromis.

Du côté de l'idéologie proprement dite, il est tout aussi clair que certaines approches fort à la mode ne sont d'aucune utilité dans notre analyse. Tout tourne autour de la question, soulevée par Sartre par ailleurs, de ce qui peut être légitimement retenu comme étant vraiment un discours idéologique d'un groupe de travailleurs. Traditionnellement, on leur a fait dire n'importe quoi pour démontrer principalement leur manque à "voir",

leur méconnaissance profonde des mécanismes objectifs sous-tendant leur condition. Ou encore, on s'est fait fort de démontrer que les travailleurs ne sont pas des individus plus fous que les autres et que ce qu'ils recherchent essentiellement, ce soit les choses concrètes que leur salaire peut leur procurer, les objectifs normaux de la société normale; ils peuvent même rechercher une satisfaction pragmatique au travail. Dans ce contexte, le travailleur devient un entrepreneur normal qui vend sa force de travail. Certains s'en offusquent (à cause de l'exploitation), d'autres pas (à cause de la nécessité libérale). Dans les deux cas cependant, on s'entend toujours pour dire que le discours idéologique des travailleurs, lorsque laissé à lui-même, n'est pas un discours très articulé, si peu habitués que sont les travailleurs "à penser" sérieusement.

A partir du cas des truckeurs, je soutiendrais que toutes ces approches ont un parti pris objectivant. On ne compare pas un discours idéologique qui relève d'une compétence culturelle à la fois pragmatique et symbolique avec un discours idéologique scientifique, ou critique, celui de la société officielle qui soigne sa cohérence finalisante: les registres ne sont tout simplement pas les mêmes. Lorsqu'on y regarde de plus près toutefois, lorsqu'on s'appuie et qu'on part du discours idéologique intégral d'un groupe, on s'aperçoit que, à l'instar des sociétés traditionnelles, les choses n'ont pas tellement changé. Idéologiquement, les truckeurs parlent pour parler en autant qu'il est reconnu que la parole est importante. Ils disent tout ce qu'il y a à dire. Ce qui nous trompe, c'est que ce langage qui est souvent le nôtre, n'est pas un médium exotique.

L'intellectuel croirait s'entendre parler et il ne peut s'empêcher de dire que si c'était lui, il ne dirait jamais de semblables choses. Parce que le discours idéologique propre aux truckeurs, entre autres, s'accommode tout à fait de la contradiction logique linéaire. Il n'a rien à prouver, personne à convaincre. Ces mots qui sont souvent les mêmes que ceux qui sont ailleurs réduits à des sens univoques n'ont pas de sens univoque. l'expérience de la vie est contradictoire, le discours l'est aussi et il se doit de l'être pour être fidèle à la complexité de cette expérience. La cohérence appartient à un autre niveau, au niveau de la culture notamment où il est établi à la manière de toujours que le monde n'est pas absurde dans la mesure où on le crée soi-même. Cette richesse humoristique, cynique et artistique du discours propre aux truckeurs (et probablement à bien d'autres groupes dans notre société) déconcerte, déçoit et choque tous ceux qui n'en retiennent que des bribes. Car ils y cherchent un sens qu'il n'a pas. Ils y cherchent une fin, un calcul de maximisation pragmatique ou une conscience révolutionnaire, ce qui revient au même.

La création aliénante de la liberté

Dans une sorte de bilan sociologique de la société industrielle avancée, Marcel Rioux en arrive à des conclusions provisoires avec lesquelles je ne peux que me sentir à l'aise. Dans toute cette affaire (sociologique), il faut quelque part en revenir à ce qui, sur le fond, fait la spécificité de l'homme. Là-dessus, Rioux nous renvoie à Edgar Morin: (Morin 1974: Centre de Royaumont pour une science de l'homme, p. 741, cité par Rioux 1978: p. 14)

> "Mais son originalité (à l'homme Homo-Sapiens) ne peut se borner à un simple accroissement de l'aptitude complexifiante. Ou plutôt celle-ci doit être reliée à un trait spécifique absolument original: le surgissement de l'imaginaire hors du domaine clos du rêve, le surgissement du mythe et la négation mythologique de la mort, tout cela en relation avec un cerveau non seulement plus riche en neurones que celui de tous ses prédécesseurs, non seulement doté de dispositifs nouveaux aptes à organiser de façon non préprogrammée mais stratégique l'expérience, les idées, l'action, mais aussi fonctionnant avec beaucoup de désordre, doté d'une très faible régulation, d'où une aptitude au délire et à la destruction comme au genre et à la création."

Au delà donc de l'aptitude complexifiante où se retrouvent les aptitudes accumulatives et hiérarchisantes, accumulations sur le plan économique, hiérarchisantes sur le plan social, que s'est-il passé entre le degré zéro et aujourd'hui? Y a-t-il quelques changements qualitatifs? Y aurait-il une rupture quelque part?

A l'instar de nombreux auteurs auxquels il fait référence, Rioux croit que dans la société industrielle avancée, la rupture se situe au niveau de la pratique imaginaire et symbolique. S'appuyant d'abord sur les arguments développés par Tiger-Fox dans leur livre The Imperial Animal (1974), il se demande si "les gains que nous avons marqués en développant 'les forces productives' l'emportent sur les coûts humains que nous avons dû payer." A cela il répond que: (Rioux 1978: 95) "Dans la mesure où la majorité des individus qui vivent dans ce type de société se voient niés des satisfactions intellectuelles et émotionnelles que représentait la chasse, ce fut assurément une perte."

Autrement dit, il n'y a pas que le fruit de son travail qui est enlevé à l'individu (travailleur), mais il y a aussi (et surtout peut-être) la frustration vis-à-vis "du plaisir du travail", sorte de satisfaction globale sans laquelle l'homme agissant n'est plus ce qu'il pourrait être spécifiquement.

Cette frustration est relevée par Tiger et Fox comme étant une particularité propre à la société contemporaine. (Rioux 1978: 95)

> "Plus loin, les auteurs (Tiger et Fox) mettent en lumière un phénomène que des auteurs aussi différents les uns des autres, et en employant des notions différentes, que Mauss, Bataille, Baudrillard, Attali, Guillaume, Castoriadis et d'autres ont, eux aussi analysé: celui de l'échange symbolique.
>
> Bien des rites, cérémonials et échanges qui se pratiquaient et se pratiquent parmi ceux que les ethnographes appellent primitifs apparaissent sans fonction: c'est l'échange symbolique à l'état pur. "C'est en cela que consiste l'échange que pratiquent les Mélanésiens avec les voyages inutiles, leurs échanges de colliers de coquillages et de perles de corail qui sont l'expression presque pure de ce principe: c'est l'échange pour l'échange, pour la satisfaction qu'il donne aux individus qui y participent."

Il s'agit de sociétés primitives. Que devient par contre l'échange symbolique dans la société industrielle? Réprimé, refoulé, finit-il par disparaître et n'être plus qu'une immense frustration? L'être social se destructure-t-il systématiquement sur le plan symbolique pour n'être finalement qu'un être rationnel et économique?

Cette notion de "réalité aplatie" est importante dans les démarches critiques vis-à-vis la rationalité objective. Nietzsche emploie l'expression

dans le sens de "superficiel" et "lâche" par opposition à profond et courageux. Merleau-Ponty fait de même en parlant de la nature et de l'homme qui ne doivent pas être aplatis "dans une objectivité qui est seconde". Georges Bataille ne procède pas autrement en dénonçant le "projet", le calcul, au profit de l'expérience profonde et immédiate. C'est donc sur ce terrain que nous conduit la réflexion sur la nature de l'échange complétant ou s'opposant à la cohérence dans la durée (linéarité). (Boulding, K. cité par Rioux 1978: 102)

> "La faiblesse fondamentale de l'analyse de type économique appliquée à des systèmes sociaux essentiellement non économiques est précisément qu'elle néglige les aspects du comportement humain qui ne sont pas économiques mais qui sont héroïques ou plus exactement créateurs d'identité."

Dans cette ligne de pensée, la présente thèse en arrive à des réponses peut-être un peu différentes. S'il semble vrai que l'imaginaire n'a plus la place qui lui était acquise dans les sociétés non industrielles, il n'en continuerait peut-être pas moins d'exister, de cheminer mais à des niveaux dont on ne peut dire qu'ils passionnent les analystes: les niveaux de la vie quotidienne et des actions concrètes des individus d'aujourd'hui. Officiellement, il n'y a plus de place pour le geste gratuit, pour l'échange symbolique. Il n'y a que le travail. Dans les faits, les choses se passent autrement. Dans les tentatives culturelles populaires inscrites dans la vie quotidienne (dans le travail salarié, à la maison, etc.) il se fabrique encore des héros qui font des voyages inutiles.

La différence, c'est qu'aujourd'hui, non seulement les voyages sont-ils inutiles, mais encore sont-ils tristement obscurs. Ils n'ont plus de champs

sociaux authentiques pour se déployer. En ce sens, il y aurait des systèmes sociaux essentiellement non économiques au coeur d'une société globale qui leur refuse toute légitimité parce qu'ils ne sont pas purement économiques.

Somme toute, dans l'idéologie et la culture des truckeurs, on retrouve: 1- l'acceptation et la mesure de sa propre perte, 2- l'adaptation à un univers qui se dépense et se détruit rapidement, 3- l'intégration des notions de force et de beauté se déployant dans un cadre de performance qui n'a de sens que par rapport à la compétence culturelle qu'elle suppose, 4- le tout procédant d'une nécessité subjective, d'un besoin de satisfaction désintéressée, d'une finalité sans fin qui débouche inévitablement sur une réhabilitation de la destruction et de la création (marginalité et autonomie; on rejoint essentiellement la définition de l'art telle que formulée par Kant) (Pradines 1946) s'inscrivant dans les actions et techniques d'un groupe particulier qui se définit une identité propre.

On peut donc parler d'une vocation collective de "désadaptation" par rapport à des fins utilitaires qui, dans la vie courante, devraient, selon les normes morales de la société globale d'aujourd'hui, orienter les perceptions des gens (Pradines 1946).

Par ailleurs, cette culture des truckeurs, pour se maintenir et les truckeurs pour survivre, doivent se soumettre quelque part à la fonction objective, à la "loi des Organisateurs" même si cela veut précisément dire créer à partir d'elle.

Et cette création est subjective: elle implique des efforts réussis de négation de la condition première et objective (le refus de sa condition),

son oubli pour en arriver à régler le cas de l'insupportable (usage-utilité-temps) en comprimant le long terme à l'échelle du quotidien. Car c'est aussi en manipulant le temps qu'on fait son affaire au travail et, partant, au rythme objectif qu'il impose. Le truckeur prend le temps de vitesse et lui substitue son long-terme à lui qui est immédiat, total et infini. C'est bien sûr un mythomane dans le vrai sens du terme, celui qui règle son cas au temps. Victoire désespérante s'il en est une, surtout vue de loin, car elle n'a qu'une seule issue: sa propre perte le temps d'un éclair au coeur d'un monde objectivant qui, lui, ne cherche qu'à étirer le temps, rien d'autre.

Mais ce désespoir objectif n'a rien à voir avec le plaisir si tant il est vrai que le groupe existe pour se détruire et pour tout détruire autour de lui. Le problème fondamental, c'est de le faire aux yeux de quelqu'un. Car, être social et non atome rationnel, l'individu se détruit pour les autres, à la face des autres. Il faut que ce ne soit jamais le travail qui vous détruise mais bien votre oeuvre propre.

Avec des règles, on contrôle sa perte, son public et on redétermine ses actions. La culture des truckeurs est un essai en ce sens. C'est ce qu'a démontré notre discussion sur la force en général. On se retrouve devant une situation tout à fait particulière: au coeur même de la société complexe, standardisée, hautement hiérarchisée et organisée, nous retrouverions des ensembles culturels, des "fraternités" qui sont essentiellement égalitaires et qui reprennent la réflexion collective sur le pouvoir comme sur les manières de le contenir; qui reprennent en quelque sorte la problématique propre aux sociétés égalitaires (dites primitives) où la hiérarchisation

existe à l'état élémentaire, toute appuyée qu'elle est, non pas sur la possession de choses concrètes, des outils ou des surplus, mais sur la possession abstraite d'une entente privilégiée avec la force en général.

L'ethnographie dégagée nous suggère ainsi que nous sommes confrontés à une platitude reconnue, la production de transport de marchandise et d'un effort constant et objectif de la part des maîtres objectifs (financiers, patrons, organisateurs) pour rationaliser les opérations, pour standardiser et pour superficiellement rendre tout efficace. Mais nous dégageons aussi et surtout une action subjective des truckeurs (les travailleurs de cette industrie) qui repensent subjectivement leur condition fondamentale (la refusent) pour lui donner un sens propre.

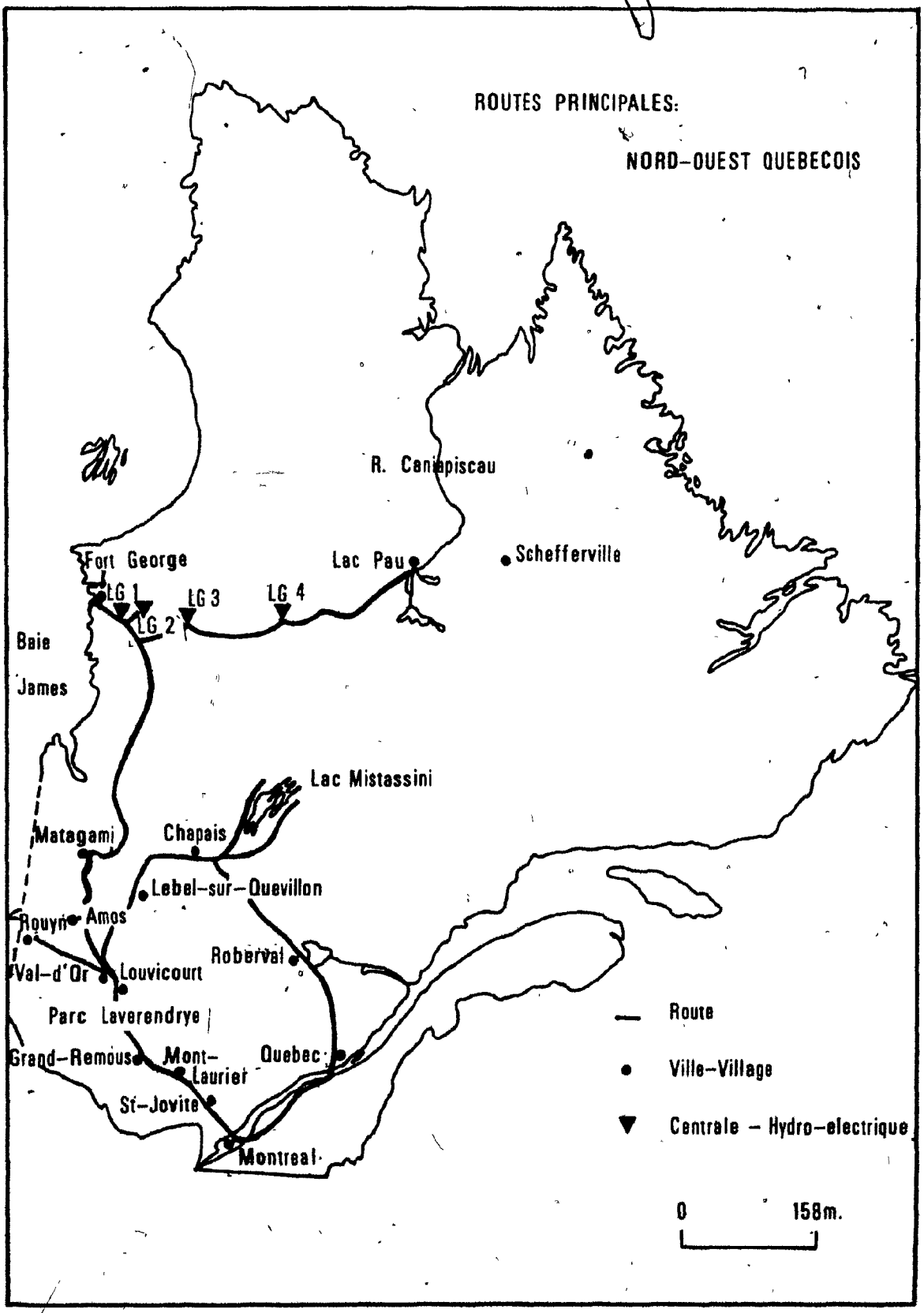
Plus encore, on constate la jonction de deux fonctions: la réalité objective du transport (le travail) qui, dans un court terme qui s'éternise, profite de l'élan formidable des truckeurs, lequel ne s'explique que par les réalités subjectives de la performance, performance qui n'a de sens que pour les truckeurs eux-mêmes (la participation en cachette à un tournoi). Il s'agit au fond d'une diversion de l'énergie propre à l'homme ordinaire dans ce qu'il a d'impérissable. Tandis que lui se donne le plaisir de manipuler le temps et profite du cadre objectif pour participer au tournoi symbolique, pour contrôler son oeuvre comme si rien d'autre n'existait.

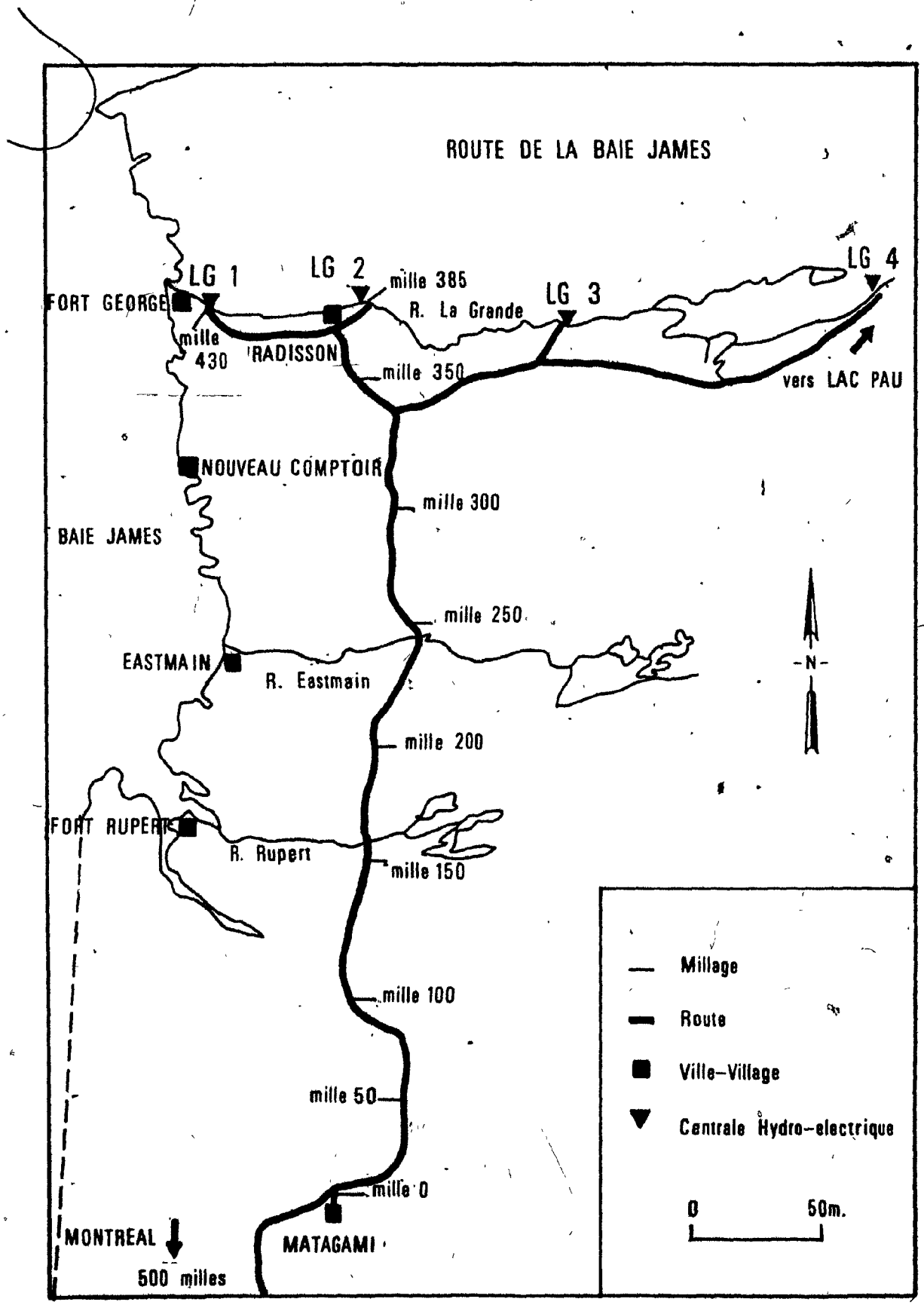
Cette diversion, doit-on conclure, profite à tous, objectivement aux uns qui n'ont pas de plaisir, subjectivement aux autres qui en ont beaucoup. C'est cela, à mon sens, l'aliénation.

CARTES

Note sur la question des milles et des kilomètres

L'utilisation systématique du sytème métrique pour mesurer les distances routières dans le cadre de l'exposition de cette thèse aurait résulté en une perte de sens par rapport à la réalité ethnographique. J'ai utilisé le système métrique partout où cette perte de sens n'était pas évidente. En 1975-76, sur le terrain de mes observations, les chauffeurs utilisaient les milles comme système de référence et on ne faisait que commencer dans le milieu à parler de kilomètre. Dans la pratique cependant, c'est le mille qui primait encore largement. En ce sens, l'exposé respecte à la fois les termes utilisés par les informateurs et le bornage routier réel en usage au moment des observations sur le terrain.


ROUTES PRINCIPALES:
NORD-OUEST QUEBECOIS
R. Caniapiscau
Schefferville
Lac Pau
Fort George
LG 1
LG 2
LG 3
LG 4
Baie
James
Lac Mistassini
Matagami
Chapais
Lebel-sur-Quevillon
Rouyn
Amos
Roberval
Val-d'Or
Louvicourt
Parc Laverendrye
Grand-Remous
Mont-
Laurier
Quebec
St-Jovite
Montreal
Route
Ville-Village
Centrale - Hydro-electrique
0
158m.


ROUTE DE LA BAIE JAMES
LG 1
LG 2
mille 385
LG 3
LG 4
FORT GEORGE
R. La Grande
mille 430
RADISSON
mille 350
vers LAC PAU
NOUVEAU COMPTOIR
mille 300
BAIE JAMES
mille 250
EASTMAIN
R. Eastmain
N
mille 200
FORT RUPERT
R. Rupert
mille 150
mille 100
mille 50
mille 0
MONTREAL
500 milles
MATAGAMI
Millage
Route
Ville–Village
Centrale Hydro–electrique
0
50m.

BIBLIOGRAPHIE

Ackerman, Louise. - "Gypsy Truck". - American Speech, vol. 35, (October 1960), p. 240.

--------. - "Roadeo". - American Speech, vol. 30, (May 1955), p, 150.

--------. - "Truckers' Lingo Again". - American Speech, vol. 31, (October 1956), p. 236.

Anderson, Nels. - The Hobo: The Sociology of the Homeless Man. - The University of Chicago Press: Chicago, 1923. - 302 p.

--------. - Men on the Move. - The University of Chicago Press: Chicago, 1940. - 357 p.

Andreski, Stanislav. - Social Sciences as Sorcery. - Penguin Books: Middlesex-England, 1974.

Angus, Robert. - Sound on the Move. - Gallery, vol. 4, no 7, (July 1976). - New-York.

Annable, J.E. jr. - ICC, the IBT, and the cartelization of the American Trucking Industry. - Bibliog Q R Econ & Bus 13:33-47. (Sum '73).

(Anonyme). - "The Gentle Truckers". - Fortune, vol. 41, no 5, (May 1950). - pp. 102-106, 134-136, 139-140, 142-143.

--------. - "Teamsters: Conclusion. Organizing, fighting, growing, the Teamsters Union keeps on the move. Recruiters and a ready rank and file add to Jimmy Hoffa's menacing power." - Life, vol. 46, (June 1, 1959). - pp. 105-107.

--------. -"How You Look to a Truck Driver" - Popular Mechanics, 131, (May 1969). - pp. 93-97.

--------. - "Voices on the Road". - Time, vol. 102, (December 3, 1973). - pp. 90-91.

--------. - "Road Gang". - Time, vol. 102, (September 3, 1973). - p. 54.

--------. - "New regulations governing working hours of motor vehicle operators". - Labour Gaz, vol. 73, (March 1973). - p. 129.

--------. - "Truck stops fit for a king of the road". - Business Week, (December 2, 1972). - pp. 42, 47.

Arcand, Bernard. - "Making love is like eating honey or sweet fruit, it causes cavities: an essay on Cuiva symbolism". - The Yearbook of Symbolic Anthropology I. - C.Hurst & Company London, 1978. pp. 1-10.

Archambeault, Camil. - Historique du camionnage, Biographie des pionniers. Publication du Transport par Camion, Enr.: Montréal 1979.

Barthes, Roland. - Mythologies. - Paris: Editions du Seuil, 1957.

Bataille, Georges. - L'expérience intérieure. - Paris: Gallimard, Collection Tel, 1954.

Baudrillard, Jean. - Le miroir de la production ou l'illusion critique du matérialisme historique. - Collection Mutation-Orientation, Casterman, 1973.

--------. - Le système des objets. - Denoël, Gonthier, éditions Gallimard 1968.

Benedict, Ruth. - Patterns of Culture. - Boston: Houghton Miffin Company, 1959.

Berard, Michel. - Vocabulaire géographique des transports. - Québec: Ministère des Transports, 1974. - 124 p.

Berman, Paul L. - Life Aboard an Armed Guard Ship. - American Sociological, Review 22, (1957). - pp. 392-399.

Bisanz, Charles F. - "The anatomy of Mass Public Protest Action: a Shut-down by Independant Truckers". - Human Organisation, vol. 36, no 1, (Spring 1977).

Black, Mary. - An Ethnoscience Investigation of Objiwa Ontology and World View. - Stanford University, Ph.D. 1967, Anthropology. - University Microfilms Inc. - Ann Arbor, Michigan (1970).

Blake,J.A. - "The relationship of changes in the trucking industry, truck driving as an occupation, and the International Brotherhood of Teamsters to the emergence of a rank file movement of truck drivers in the late 1960's". - Ph.D dissertation. - Northwestern University (1973).

Blake, Joseph A. - "Occupational Thrill, Mystique and the Truck Driver". - Urban Life and Culture, vol. 3, no 3 (July). - Sage Publications Inc. 1974.

Blauner, Robert. - Alienation and Freedom. - Chicago: University of Chicago Press, 1964.

Bouchard, Serge. - Classification montagnaise de la faune. - Thèse de maîtrise, Université Laval. - Québec, 1973.

Bouchard, Serge. - Notes de terrain: entrevues et observations faites en Abitibi et à la Baie James en 1975-76. - Manuscrit non publié, 1977.

--------. - Les gars de truck: à deux millions de milles des Boss. - Magazine OVO, nos 30-31. - Montréal, 1978.

Bray, Thomas J. - "New Truck Stops Lure. Drivers With Motels, Pools, Free Services". - Wall Street Journal, vol. 164, (October 26, 1964). - pp. 1, 8.

Broehl, W.G. - Trucks, Trouble and Triumph. - New-York: Prentice-Hall, 1954.

Buchanan, Timothy J. - "A Motor Transport Vocabulary from Walworth County, Wisconsin". - American Speech, vol. 26, (December 1951). - pp. 307-309.

Cady, Jack. - Kansas 5 AM: a Trucker's Oddysey. - Rolling Stones, (November 22, 1973).

Castoriadis C. - In Telos, no 23, (1975). - pp. 131-135. - Cité par Rioux, 1978: 152.

Cazeneuve, J. - La mentalité archaïque. - Paris: Armand Colin, 1961.

Centlivres-Demont, M. - "Un art populaire original en Afghanistan, l'ornementation des camions au moyen de peintures naïves". - Atlas, no. 79, (Janvier 1973). - pp. 12-14.

Clayberg H.D. - Pathologic Physiology of Truck and Car Driving. - Military Surgeon 105 (October 1949). - pp. 299-311.

Colby C.R. - Trucks on the Highway. - New-York: Coward-McCann, 1964.

Cottrell, W. Fred. - The Railroader. - Stanford California: Stanford University Press, 1940.

--------. - "Death by dieselization: a case study in the reaction to technological change". - American Sociological Review. 1951. XVI. - pp. 358-365.

--------. - The Dock Worker. - Department of Social Sciences, University of Liverpool, 1964.

Dallant, Thierry. - Les Couteaux du Tahir: Liberté, autonomie et xénophobisme chez les Chauffeurs Routiers Français sur la route du Moyen-Orient. - Mémoire de maîtrise en Ethnologie. - Université René Descartes. -Sorbonne Paris, 1978.

Delgado, Eufemio. - "Cuban truck driver" in Schulz, W. Truck that fled Cuba. -Read Digest 95 (July 1969). - pp. 98-103.

Dempewolff, R.F. - Broncos with Rubber Tires: a national truck roadeo. Popular Mechanics, vol. 93 (March 1950). - pp. 106-111.

Deshaies, Guy. - Les camionneurs ne regrettent pas la loi de la jungle. - in Le Devoir, 27 mars 1979.

Dobbs, Farrell. - Teamster Rebellion. - (1972). - 190 p.

---------. - Teamster Power. - (1973). - 255 p.

Edmonson, Munro S. - The Mexican Truck Driver. - Middle American Research Institute, Tulane University, New Orleans (1959). - pp. 73-88.

Elting M. - Trucks at Work. - New-York: Irvington on Hudson House, 1962.

Flittie, Edwin G. - "The truck driver: a sociological analysis of an occupational role"/ Flittie, Edwin G. and Nelson, Zane P. - Sociology and Social Research, vol. 52, (April 1968). - pp. 205-210.

Frazier, Marshall W. - "Truck Drivers' Language". - American Speech, vol. 30, (May 1965). - pp. 91-94.

Friedman, William. - "A Song of the Open Road, 1970". - Time, vol. 96 (September 14, 1970). - p. 25.

Garnel, Donald. - The Rise of Teamster Power in the West. - (1972). - 363 p.

Gauquelin, M. - "Etude des causes du vieillissement des routes au Québec et des améliorations à apporter pour accroître leur longévité". - Québec Science, vol. 11. no. 3, (Novembre 1972). - pp. 24-26.

Geertz, Clifford. - The Impact of the Concept of Culture on the Concept of Man. - In Cohen (éd) Man in Adaptation: the Cultural Present. - Chicago: Aldine Publishing Company, 1968. - pp. 16-29.

Geisler, S. - "General Motors, the Car and the City". - In Magazine OVO, numéro spécial sur l'automobile. - Montréal, 1978.

Gouldner, A.W. - Patterns of Industrial Bureaucracy. - New-York: The Free Press, 1954.

Gramsci, Antonio. - Gramsci, dans le texte. - Paris: Editions Sociales, 1975.

Guernsey, Elwood W. - The State Trooper: a study of an occupational self. - Ph. D. Dissertation. - Florida State University.

Gurvitch, G. - Traité de Sociologie. - P.V.F. 1960.

Hallowell I.A. - Culture and Experience. - New-York: Schoeken Books, 1971.

Hammer, Richard. - "Playboy's History of Organized Crime". - In Playboy, vol. 21, no. 6, (June 1974). - pp. 133-136, 173-175, 178-185.

Hanley, Roberta. - "Truck Drivers' Language in the Northwest". - American Speech, vol. 36, (December 1961). - pp. 271-274.

Helmericks, H. - The Last of the Bush Pilots. - New-York: Alfred A Knopf ed. 1969.

Henry, Jules. - Culture Against Man. - New-York: Vintage Books, 1965.

--------. - On Sham, Vulnerability and Other Forms of Self-Destruction. New-York: Vintage Books, 1973.

Herkovits, M. - Les bases de l'anthropologie culturelle. - Paris: Petite Bibliothèque Payot #106, 1967.

Hollowell Peter G. - The Lorry Driver. - London: Routledge and Kegan Paul, 1950.

Jones B.F. - Fatigue and Hours of Service of Interstate Truck Drivers. - U.S. Public Health Service Bulletin, no. 265 (1941).

Kagan, Sheldon S. - Goin'down the road feeling "bad" - John Steinbeck's "The Grapes of Wrath" and migrant folklore. - Ph. D. 1971. - University of Pennsylvania. - 190 p.

Kardiner, A. - Introduction à l'ethnologie /Kardiner, A et Preble F. - Collection Idées, Gallimard, 1966.

Karolevitz, R.F. - This Was Trucking. - New-York: Bonanza Books, 1966.

Kennedy, Robert F. - "An urgent reform plan to save U.S. from 'scandalous corruption' of Teamsters". - Life, vol. 46 (June 1, 1959). - pp. 114 et 116.

Klein, G. - Use of CB Radios by Truckers. - Police Chief, vol. 42, no. 4. - (1975). - p. 10.

Kroeber A.L. - The Superorganic. - American Anthropologist, 19 (1917). - pp. 41-54.

--------. - Culture: a Critical Review of Concepts and Definitions / Kroeber A. L. and Kluckhohn C. - Peabody Museum Papers, 47, 1. - Cambridge, Mass. 1952.

Krueger, Robert. - Gypsy on 18 Wheels a Trucker's Tale. - New-York: Praeger Publishers, 1975.

Latta, Lewis M. - Occupational attitudes of over-the-road truck drivers: an exploratory survey. - D.B.A 1968, Michigan State Univ. - 214 p.

Lauer, A.R. - The Psychology of Driving. - Springfield, Illinois: Charles C. Thomas, 1960.

Lefèbvre, Henri. - La vie quotidienne dans le monde moderne. - Collection Idées, Gallimard 1968.

Leone, Richard D. - The Negro in the Trucking Industry. - Report no. 15. - University of Pennsylvania (1970). - 149 p. (Philadelphia, Industrial Research Unit, Department of Industry).

Lévi-Strauss, C. - Introduction à l'oeuvre de Marcel Mauss. - In Mauss, M. Sociologie et Anthropologie. - P.V.F 1950.

---------. - Le Totémisme aujourd'hui. - Paris: PVF, 1965.

---------. - Anthropologie Structurale. - Paris: Plon, 1958.

Lévy-Bruhl, Lucien. - Carnets de Lucien Lévy-Bruhl. - présentés par Maurice Leenardt. - P.V.F. 1949.

Lieb, Robert C. - Labor in the Transportation Industries. - U.S.A.: Praeger Publishers, 1974. - 126 p.

Lucke, Jessie Ryon. - "A dozen with a black cat, a pair of hobos, and a fin". American Speech, vol. 35 (October 1960). - pp. 237-238.

Martin, Joe. - "The Lorry Driver's Lot". - New Statesman, vol. 86 (July 13, 1973). - pp. 49-50.

Mauss, Marcel. - Sociologie et Anthropologie. - P.V.F. 1950.

McFerran, D. - Truck Drivers Have A Word For It. - American Mercury, vol. 52 (April 1941). - pp. 459-462.

McKennie, Graeme. - The Trucking Industry. - Draft Study prepared for Task Force in Labour Relations, Project no. 55 (1), (December 1968). - 132 p.

Miles, Herbert J. - The Taxicab Driver. - Ph. D. Dissertation. - University of Missouri, 1954.

Miller, D.C. - Industrial Sociology: an introduction to the sociology of Work Relations / Miller, D.C. et Form W.H. - New-York: Harper and Brothers, 1951.

Minton, J. -"Joe's Here: Inscriptions on truck in and near New-York". American Speech, vol 27 (February 1952). - pp. 32-35.

Monteiro, Georges. - "Truckers' Language in Rhode Island". - American Speech, vol. 38 (February 1963). - pp. 42-46.

Nadeau, Michel. -"La Vérendrye: quand des professionnels se font transporteurs". Le Devoir, 16 janvier 1979.

Niederhoffer, Arthur. - Behind the Shield: The Police in Urban Society. - Garden City, New-York. 1967.

Noble, J.W. -"Pony Express on Rubber".- Nation's Business, vol. 40 (September, 1952). - pp. 32-35.

Parkhurst, Mike. - Independant Trucker: Don't Tread On Me. - Rolling Stone, (March 14, 1974).

Porter, Bernard H. - "Truck Driver Lingo". - American Speech, vol. 17 (April 1942). - pp. 102-105.

Poulin, Gilles. - "Le transport routier au Québec. L'exemple de la Direct Motor Express Ltd." - Mémoire présenté au Département de Géographie de l'Université Laval. - (Mars 1972). - 37 p.

Powers, Charles. - The Last American Cowboys. - Motor Trend (March).1973.

Pradines, M. - Traité de psychologie générale. - P.V.F., 1946, Tome II.

Prattis, J.I. - "A model of Shipboard Interaction on a Hebridean Fishing Vessel". - Journal of Anthropological Research, vol 29. no. 3 (Autumn 1973). - pp. 210-219.

Rashevsky, N. - Man-Machine Interaction In Automobile Driving. - Traffic Safety Research Review no. 9 (December 1965). - pp. 101-107.

Renau, J.P. - Coup d'œil sur les routiers et leur métier en France: les accidents de la route, les horaires trop chargés, la promotion, la politique du rendement maximum en conflit avec les règlements et la loi. Chiffres et statistiques diverses. - Vie Catholique, no. 1464 (29 août 73). - pp. 6-9.

Ribeyron, Marie-Thérèse. - L'épopée du Routier, avaleur d'autoroutes: Moi, je roule. - In Maclean, juillet 1975.

Rice, G. - Relics of the Road. - New-York: Hastings House, 1971.

Rioux, Marcel. - Essai de Sociologie Critique . - Collection Sociologie, Cahiers du Québec, Hurtubise HMH, Montréal 1978.

Rodriguez, Pedro. - Les 36 heures d'un routier de la Baie James. Perspective, avril 1977.

Roethlisberger, F. - Management and the Worker /Roethlisberger, F. and Dixon W. - Massachusetts: Harvard University Press, 1939.

Romer, S. - The International Brotherhood of Teamsters: Its Government and Structure. - New-York: John Wiley and Sons Inc., 1962.

Runcie, J.F. -"Truck Drivers Jargon". - American Speech, vol. 44, (Fall, 1969). - pp. 200-209.

---------. - Social Group Formation In An Occupation: A Case Study Of The Truck Driver. - Ph. D. 1971. - Rutgers University, The State University Of New Jersey. - 321 p.

Sapir, Edward. - Anthropologie. - Paris: Collection Points, Editions de Minuit, 1967.

Sartre, Jean-Paul. - Questions de Méthode. - Collection Idées, Gallimard, 1960.

---------. - Situations, X. - Gallimard, 1976.

Sertel, P. - Guidelines for Fieldwork in Working American Transportation. - Washington D.C. : Working Paper, Division of Performing Arts, Smithsonian Institution, 1974.

Snell, B. - "American Ground Transport: a proposal for restructuring the Automobile, Truck, Bus and Rail Industries". - Report submitted to US Senate Sub-Committee on Antitrust and Monopoly (1974).

Solomon, E. - Transport Cafes: Their Place In Modern Society. - Unpublished dissertation, cité par Hollowell The Lorry Driver. - Routledge and Kegan Paul, 1968. - pp. 191-192.

Stern, Jane. - Trucker, a portrait of the last American Cowboy. - New-York: McGraw-Hill, 1975.

Sugar, James A. -"Truck races the clock from coast to coast" - National Geographic, vol. 145, no. 2 (February 1974). - Washington D.C.

Sweig. - In Quest Of Fellowship. - cité par Andreski, Social Science as Sorcery. - Middlesex-England: Penquin Books, 1974.

Tak, M. - Truck Talk. - Philadelphia: Chilton Book Company, 1971.

Tiger, Lionel. - The Imperial Animal /Lionel Tiger and Robin Fox. New-York: Delta Book, 1971.

Toren, Nina. - Bus Driver: a study in role analysis. - Human Relations 26, (February 1973). - pp. 101-112.

Tyler, S. (ed). - Cognitive Anthropology. - Holt-Rinehart-Winston, 1969.

Valles, J. - "Développement de l'entreprise Champlain Sept-Iles Express Inc,. une entreprise de transport routier. Notes biographiques sur son président Gérard Huot". - Commerce, vol. 74, no. 6 (Juin 1972). - pp. 33-38.

Walker, Jean M. (ed). - Truck Drivers Dictionary and Glossary. - American Trucking Association. - Washington D.C., 1968.

Westley, W.A. - Violence and the Police. - American Journal of Sociology, no. 59 (July). - pp. 34-41.

Wilderberger, J. - Giants of the Road. - Popular Mechanics, vol. 139 (May 1973). - pp. 136-141.

Wirth, H. - An analysis of the Nature an Efficiency on the Trucking Industry in Yukon. - Transportation Section, Economic Analysis Division Indian Affairs and Northern Development. - Ottawa 1979.

Wyl, J.-M. - "Analyse du comportement d'un camionneur au cours d'une nuit sur la route". - Actualité, vol. 14, no. 9 (Septembre 1974). - pp. 44-46.

Zurcher, Louis A. Jr. - "The Sailor Aboard Ship: A Study of Role Behavior in a Total Institution", - Social Forces, vol. 43, no. 3 (March 1965). - pp. 389-400.

Documents spéciaux

American Truckers Association Inc.- Trucks and things you'll want to know about them. -ATA Inc. Washington D.C. 1972, 16 p.

American Truckers Association Inc. - Wheels for America's Progress. ATA Inc. Washington D.C. 1972.

American Truckers Association Inc. - Truck Driver's Dictionary and Glossary. ATA Inc. Washington D.C. 1972.

Canadian Facts Limited. - Report of a study of public opinion of the Canadian trucking industry. - Conducted for Canadian Automotive Transportation Association, Toronto n.d.

Consulat des Etats-Unis. - Vision no. 33. French version. - United States, Information Agency. (Film).

Office National du Film. - The long haul men (motion picture) 1966. - 16 min. 42 sec. 16mm.

Office National du Film. - Horizon (dessin animé) 1974. Animation par M. Grégoire et C. Jobin, 10 min.

Office National du Film. - Eye witness no. 93 (motion picture) 1957. - 11 min. 16mm ou 35mm.

Présent-Québec, (journaliste Louis Lesage). - Entrevues sur les lignes de piquetage avec des camionneurs de la D.C.B. Industries Limited à Québec. Radio-Canada, Québec, 8 janvier 1975. (Enregistrement sur bobine).

Senate Committee on Labor and Public Welfare. - Amphetamine Abuse Among Truck Drivers. - Washington: Printing Office, 1971.

ANNEXE I

ANNEXE I

Liste des noms donnés aux camions 1980: Observation à l'échelle du Québec.

Bandit	La Tempête
Belle	Le Baron
Bertha	Le Bleuet
Big Ben	Le Canard
Boboule	Le Capitaine
Boomerang	Le Chien
Bozo	Le Coyote
Castor	L'enculé
Coco	Le Français
Dragon Rouge	Le Gaulois
Fan Fan Dédé	Le Goéland
Formule 88	L'incendie
Gros Dodge	Le Mexicain
Gros Nez	Le Mille Pattes
Hot-Dot	Le Mousse
Je suis la route	Le Nomade
La Bolduc	Le Pet
La Gosse	Le Pic
La Lune	Le Pitte
La Mule	Le Régent

Le Roi du Nord

Le Romain

Les Bouttes en Train

Mad Duck

Marco Polo

Marine Boy

Maudit Baveux

Me V'là

Miss Autoroute

Miss Florida

Mister Muffler

Morneau

Monsieur Mac

Mou-Mou

Mule Bleue

Obélix

Pépère

Playboy

Popeye

Postillon

Red Brute

Salut

Shériff

Sourire

Speedy

Superman

Tanker

Tasse-toi

Ti-Baril

Ti-Cass

Ti-Coin-coin

Ti-Cul

Ti-Mé

Ti-Pitte

Tire-toi

ANNEXE II

Mardi 20 janvier 1976.

Voyage # 6 - Amos - Matagami.

Durée 3 heures - 110 milles.

Départ 10h.00 a.m.

White Western Star 350

Float chargée de planches (bois rough 2' x 4') 29,000 pieds de bois.

Germain Bolduc 52 ans (voir voyage # 3)

- Le charriage a bien ralenti vers Matagami. Depuis le jour de l'An, çà ne réussit pas à démarrer, je crois bien que c'est comme çà partout. Dans les magasins, les hôtels. Après les fêtes, l'argent est dans le rare. Avant le ralentissement, je faisais deux voyages Matagami par jour, steady.

  Maintenant, plus souvent qu'autrement j'en fais un. Je pars tard, dans l'avant-midi et je reviens pour le souper.

- Je n'ai jamais vu la route en aussi mauvais état. Y a pas de chemin, on peut plus rouler. A partir du millage 40, c'est terrible. Y faut slacker C'est rendu que çà prend trois heures faire le trajet maintenant. Ca va être pire au printemps.

- J'ai fait un flat hier. Les flats sont tellement rare maintenant que çà te prend par surprise et que tu ne sais plus comment faire pour le changer. C'était pas comme çà avant. Pour Magny, en 56, j'ai fait des voyages Montréal Amos en faisant 10 flats, 4 à 5 flats par voyage, c'était normal. Dès fois, tu changeais un flat, tu repartais, et dix milles plus loin, çà crevait encore.

  On était pas chaussé, des vieux rubbers tout patchés et on roulait sur la garnotte presque tout le temps.

- En 56, je chauffais un autocar 225. C'était les plus gros truck voilà 20 ans. Une bonne machine. Mais les compagnies s'en occupaient pas.

- Les trucks sont rapides aujourd'hui et souvent y sont pas chargés assez pesant pour la force des moteurs. C'est comme çà en bas (Montréal). Des gros trucks qui charrient rien. Les jeunes chauffeurs ambitionnent, y sont fantasques, y roulent à 75, 80 pour impressionner le monde.

  Sur la 20, ils aiment aller vite pour dépasser les chars et les arroser et aveugler. C'est juste pour se vanter. C'est pour çà qu'ils prennent le clos souvent. Mets la gang à Brazeau sur la 20, t'auras pas un dérapage en cent ans.

- Sur la glace, à 50, 55, un truck ne dérape jamais sur une ligne droite. Il faut slacker dans les croches et en prendre grand. Si rien ne te dérange en avant, tu n'es pas supposé prendre le clos. Mais si un char arrête d'un coup, bloque le chemin, alors tu prends le clos parce que un truck comme çà, çà s'arrête pas quand tu veux sur la glace.

  Faut se méfier des côtes en descendant aussi. Dis-moi donc comment y s'en sortent les gars de la baie James? Y roulent sur la glace tout l'hiver? Moi y m'est jamais rien arrivé, çà prouve que c'est possible de rester sur le chemin.

- Nous avons vu une martre sur la neige blanche dans un fossé. Cà nous fait parler des lièvres.

- Bolduc est le senior du terminus d'Amos.

- Il ne voudrait pas d'un flat-nose. Cà saute trop. Et c'est trop haut à grimper. C'est bon pour un jeune mais pour un vieux, c'est des gymnastiques dont on peut se passer.

- Trois camions MACK (dont 1 cab-over) de M.A. Tremblay de St-Romuald, nous dépassent à pleine vitesse. Ils transportent des tuyaux de calvette en tôle galvanisé. Ces tuyaux ont 50' de long et des diamètres de 4' à 10'. C'est très léger comme charge.

  Quelques minutes après que le dernier eût disparu dans un nuage de neige, nous arrivons face à face dans une courbe avec un des tuyaux que le dernier a laissé tomber.

  Le tuyau est de travers dans le chemin et il amorce sa descente en roulant suivant la pente de la courbe. On cherche à passer à droite mais le tuyau en roulant en vient à bloquer le chemin, il faut que Bolduc remonte au haut de la courbe et nous passons dans un espace juste assez grand pour le truck, (à 1 pouce près).

  On a eu chaud. Bolduc se demande ce qui serait arrivé si nous l'avions frappé.

  Plus loin, le dernier Mack est pris dans une côte. Il vire du dessour et ne monte plus. Nous rejoignons les deux autres qui sont arrêtés et qui attendent. Bolduc s'arrête et va voir le premier. "Tu sèmes des tuyaux aujourd'hui, j'ai failli en ramasser un, ton chum est pris dans la côte, salut!".

- En remontant dans le truck, il me dit: "t'as vu le gros dans le flat-nose, y est pas débarqué".

- Gros comme çà, çà prend une maudite bonne raison pour descendre du bateau. Ces gars-là doivent monter direct en haut (LG2).

- On arrive à Matagami à 1h.00 p.m. les gars du garage et le dispatcher arrive de dîner. On m'apprends que Deroy est parti à 11h.00 a.m. et qu'y en a deux qui décollent dans l'après-midi pour LG2.