



HAL
open science

Faire voir les routiers

Guillaume Courty

► **To cite this version:**

Guillaume Courty. Faire voir les routiers : Les artistes et le dispositif de relégation dans les classes populaires. Travail, Emploi, Formation, 2014, Chaines et métiers du transport, 12, pp.31-56. hal-01392418

HAL Id: hal-01392418

<https://hal.science/hal-01392418>

Submitted on 4 Nov 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

12/2014

tef travail
emploi
formation

CHAINES ET METIERS DU TRANSPORT

(sous la direction de Meike Brodersen et David Jamar)

UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES

CAHIERS DE
SOCIOLOGIE ET
D'ECONOMIE
RÉGIONALES

FAIRE VOIR LES ROUTIERS. LES ARTISTES ET LE DISPOSITIF DE RELÉGATION DANS LES CLASSES POPULAIRES

Guillaume COURTY
Professeur de science politique,
Université Lille 2 - Ceraps
(UMR 8026, CNRS)

Résumé :

Les routiers, chauffeurs, artisans comme entrepreneurs ont été les sujets de quelques œuvres de fiction dont le Salaire de la peur est la plus connue en France. En partant d'un corpus de ces œuvres, cet article propose de comprendre comment les artistes, qu'ils soient prédisposés à s'intéresser à ces personnages ou qu'ils soient incités à le faire dans un contexte particulier, utilisent un même dispositif pour rendre leurs héros sensibles : ils les inscrivent dans le social et, précisément, dans ce qu'ils pensent emblématiques des classes populaires.

Avec ces œuvres s'observe en fait une autre forme de domination, celle exercée par les dominants culturels (les critiques notamment) qui objectivent les stéréotypes des routiers, classent ces œuvres dans des collections « populaires », commentent et jugent les performances des acteurs comme la cohérence du scénario. De leur côté, les représentants des routiers, journalistes et syndicalistes, constatent parfois avec un peu d'amertume que la copie n'est pas l'original qu'ils connaissent et souhaiteraient voir rendu public. Car en fait ces œuvres jouent un rôle particulier en rendant visibles et sensibles des personnages qui ne le sont pas ou peu. Elles contribuent in fine à faire des routiers ce que leur plus grand nombre ne veulent pas être, ces exemples de la classe ouvrière en mutation.

Mots-clés : groupe social, classes populaires, représentation, stéréotypée, routiers, domination culturelle

Abstract :

Some artworks were written or produced concerning French truck drivers, as the movie Sorcerer is the most famous in France. By composing a corpus of these artworks, this article suggests to understand how the artists, if they are predisposed to be interested in or if they are incited to focus on them in a particular context, use the same plan in order to pay attention to their heroes: they inscribe them in the social space and, exactly, in what they suppose to represent the most symbolic aspects of the working-classes' life style.

With these works, we can observe in fact another shape of domination, exercised by dominant cultural (the critics) which objectivize the stereotypes of the truck drivers, classify these works in "popular" collections, comment and judge the performances of the actors as the coherence of the scenario. On their side, the representatives of the truck drivers, the journalists and the union delegates, sometimes notice with a little of bitterness that the copy is not the original which they know and would like to see made public. In fact these works play a particular role: they make visible and sensitive individuals who are not, or just a little. These works contribute finally to make truck drivers what they generally do not want to be, a perfect example of the working-class transformation.

Key words: Social group, representation, teamsters, haulage, domination, working-clas.

Bébert : On verra bien. Tiens, en attendant, mets "route de nuit", ça nous fera passer le temps.

Radio : Et, amis routiers, souvenez-vous que les camions Souchebir sont les seuls camions équipés de sièges Louis XV à pieds galbés, camions Souchebir, un vrai plaisir! Et maintenant, amis routiers, un peu de musique. Nous allons écouter le ___premier mouvement du quatuor numéro six en si bémol majeur opus 18 de Ludwig van Beethoven.

Bébert : la la la..sol la...sol la...la la...Tu diras, ce que tu veux, Frédo, mais dans cet allegro de Beethoven, eh, bien on sent encore vachement, l'influence de Mozart!

Jean Yanne, « Les camionneurs » / « Les routiers ».

Dans le Londres des années 1930¹, un homme, à peine sorti de prison, trouve son amie assassinée dans son appartement. Pour ne pas être accusé de ce crime, il quitte la ville à bord de camions longues distances qui, la nuit, l'amènent dans le nord de l'Angleterre en lui faisant découvrir ce style de vie inconnu de lui, ces personnages dont l'un d'entre eux lui explique que l'arrivée de la grande entreprise dans le transport a tout changé : *No, the road isn't what it was*. Sortie de ce contexte, cette phrase pourrait être extraite d'un entretien récent ou avoir été prononcée par un leader syndical européen en butte à une nouvelle réglementation du temps de conduite. Elle est pourtant écrite par un romancier anglais, J. Curtis, en 1938, dans *They drive by night*, ouvrage immédiatement adapté au cinéma (qu'il ne faut pas confondre avec le film américain éponyme de Raoul Walsh sorti en 1940) qui fut traduit en français en 1951 pour la série noire de Gallimard.

En 1938, les routiers ont donc déjà une histoire suffisamment longue pour qu'un romancier brode autour de cette nostalgie du passé. C'est dire à quel point ce secteur économique, sa morphologie sociale et sa réglementation, ont été bouleversés, dès l'entre deux guerres par les premières réglementations le concernant, puis, plus récemment, par d'autres transformations que le numéro de cette revue traite et analyse.

L'objectif de cet article est de contribuer à comprendre comment des œuvres consacrées aux routiers, anciennes ou contemporaines, condensent des représentations de ces individus qui ont deux caractéristiques : elles inscrivent les routiers dans les classes populaires et ont la vie dure². Conservées dans ces objets que l'on peut relire, revoir ou réentendre, même s'ils datent maintenant pour certains de plus d'un demi siècle, ces œuvres montrent autant ce qu'étaient des conceptions dominantes de cette catégorie sociale que leur capacité à toujours « sonner vrai », à toujours et encore faire « prendre le leurre pour le vrai » (Chartier, 1989, p.1515). La raison principale, qui sera le fil conducteur de cet article, vient du fait que ces œuvres ont en

¹ Je tiens à remercier Simon Borja, Annie Collovald, Benjamin Plouviez et Thierry Ramadier, pour leurs encouragements et relectures avisées d'une première version de ce texte.

² Les travaux de sciences sociales sur l'automobile, et plus rarement sur les transports, abordent des artistes, notamment les romanciers, mais la perspective est souvent de comprendre comment est composé le discours des dominants sur l'usage d'un bien par les dominés (voir par exemple, Boltanski, 1976). Ici il est question non du discours mais des représentations produites sur cette catégorie sociale peu croisée par les dominants, sur la route ou dans les entreprises. Sur les routiers, voir les travaux que leur ont consacrés P. Hamelin et B. Lefebvre (Pouy, 1993).

commun un dispositif de relégation des chauffeurs dans les classes populaires³. Maintenant, en comparant ces artistes aux autres catégories dominantes qui parlent des professionnels de la route, les auteurs montrent une spécificité : ils perçoivent et représentent d'autres traits du populaire dans les chauffeurs que les élites politiques et économiques. Si les autres catégories dominantes usent du « gros », du « lourd » et du « nauséabond » pour (dis)qualifier les chauffeurs et les artisans (Courty, 2011), les artistes eux retiennent d'autres marqueurs qui les inscrivent dans le monde ouvrier. C'est même certainement parce qu'ils ne faisaient pas comme les autres dominants que certaines de leurs œuvres ont été saluées par les représentants de la profession, journalistes et syndicalistes, quitte au passage à taire ou valoriser le « populaire » qui était montré.

³ Pour un dispositif analogue utilisé pour les photographies d'usine automobile, voir Lannoy 2010.

Titre original	Titre œuvre dérivée	Titre français	Forme de l'œuvre première	Œuvre adaptée	Auteur n°1	Années de publication
Long Haul	They drive by night	Une femme dangereuse	Nouvelle (non publiée en France)	Film	A.I. Bezzerides Raoul Walsh	1938 1940
Le salaire de la peur	Violent road ; Sorcerer (Le convoi de la peur)	Le salaire de la peur	Roman	Film	G. Arnaud H.-G Clouzot H. Koch ; W. Friedkin	1950 1953 1958 1977
La route	La route	La route	Roman	Téléfilm	A. Aycard P. Cardinal	1956 1964
Du raisin dans le gaz oil	Gas-Oil		Roman	Film	G. Bayle G. Grangier	1954 1955
Le pompiste et le chauffeur			Roman		G. Bayle	1955
The road's end		Le repos du routier	Roman		Al Conroy	1952 1959
They drive by night	They drive by night	Poids lourd	Roman	Film	J. Curtis	1938 1951
Le Trucker (série)		Le Trucker (série de 8 volumes)	Roman		A. Floor	1982
Des gens sans importance	Des gens sans importance		Roman	Film	S. Groussard H. Verneuil	1949 1956
Le peuple de la nuit			Essai		L. Rameix	1953
Les camionneurs	Les routiers		Sketch		J. Yanne	1964
Les routiers / Fox marche			Chanson		F. Lemarque	1954
La lumière d'en face			Film		G. Lacombe	1956
La Menace			Film		A. Corneau	1977
100.000 dollars au soleil			Film		H. Verneuil	1963
The Long Haul		Les trafiquants de la nuit	Film	Film	K. Hugues	1958
Duel		Duel	Téléfilm	Film	S. Spielberg	1971
Convoy	Convoy	Le convoi	Chanson	Film	C. W. McCall S. Peckinpah	1978 1978
Over the top		Le Bras de fer	Film		Menahem Golan	1987
Le grand ruban			Film		P. Roussel	1990
Hoffa		Hoffa	Film		D. De Vitto	1992
35 tonnes			Chanson		Starshooter	1978
Le camionneur rêveur			Chanson		Renaud	1985
Les hommes de Rose			Téléfilm		M. Cloche	1978

Avant d'entrer dans l'analyse de ce dispositif, quelles œuvres ont été retenues et comment ?
Pour composer ce corpus, deux temps ont été nécessaires. En premier, le dépouillement de la

presse syndicale publiée par les groupements de salariés et d'employeurs a été effectué. Des œuvres étaient mises à l'honneur, conseillées aux lecteurs. Avec les sites permettant de satisfaire les « goûts pour la route » (le site « la boutique de la route » par exemple), a permis dans un deuxième temps de compiler d'autres œuvres et de valider les premières. Les critères retenus ont été : avoir été publié, produit, édité dans le champ artistique par une maison d'édition ou de production légitime (les œuvres produites dans le champ du transport n'ont pas été retenues). Un autre critère a été ajouté : avoir été commenté par les revues du secteur⁴, celles des entrepreneurs (*L'officiel des transporteurs*), celle des constructeurs puis des salariés (*Le poids lourd*) et celle des salariés (*Le travailleur des transports* et *Les Routiers*). Ce catalogue comporte les œuvres suivantes : 24 œuvres dont 9 ont été l'objet de plusieurs versions ou adaptations, 15 romans publiés en français, 4 chansons, 1 sketch et 1 recueil d'essais.

Si les œuvres retenues avaient porté sur d'autres professions, la recherche pourrait regarder en quoi les représentations utilisées par les auteurs diffèrent de celles intériorisées par différents publics. C'est souvent ce comparatif que fait la critique lorsqu'un film aborde un métier en décrivant ses conditions de travail (c'est fréquemment le cas pour la police). Pour les routiers, ces œuvres ouvrent une autre perspective car peu de publics interagissent avec eux dans leur vie quotidienne en dehors de rapides croisements sur les aires d'autoroutes : ils sont perçus ou imaginés à travers des objets (le camion) ou grâce aux représentations que l'on a intériorisées d'eux ailleurs. Pour le plus grand nombre, les routiers sont d'ailleurs invisibles⁵ et ce sont des œuvres qui stockent des marqueurs identitaires (sexuels, familiaux⁶, idéologiques) et les tiennent à disposition du grand public. Les œuvres qui mettent en scène les routiers les font voir. Non seulement elles utilisent des images stéréotypées mais en plus elles permettent

⁴ Ce corpus ne comporte donc pas les œuvres non publiées, publiées à compte d'auteur ou diffusées en dehors des circuits légitimes. « Le petit garçon et le routier » (1977) n'a pas été retenu pour ces raisons. Il ne comporte pas non plus les œuvres non référencées dans le secteur comme *Le camion* de Duras (Minuit, 1977) même si cette œuvre, et d'autres, ont été lues afin de voir ce qu'elles contenaient comme dispositif. Contrairement à l'option retenue par E. Augustyn-James (2007), les œuvres étrangères ont également été retenues parce qu'elles sont vues et critiquées en France mais, surtout, parce qu'elles permettent de voir comment le dispositif est utilisé pour traduire et adapter les œuvres.

⁵ Invisibles c'est-à-dire qu'ils peuvent fort bien être vus (rapidement, épisodiquement), ou aperçus mais sans être systématiquement repérés socialement. Avoir vu un routier laisse entier le mystère de la position économique et sociale occupée par la personne vue. Sur cette invisibilisation du populaire sur la route, voir l'analyse des statistiques des accidents et des spots publicitaires in Grossetête (2012).

⁶ L'étude de M. Bozon (2006, p.207) souligne que les chauffeurs et ouvriers du transport tiennent la place du « troisième groupe » dans l'espace ouvrier, celui qui entretient des liens avec les ouvriers qualifiés comme avec les non qualifiés et permet ainsi des échanges, matrimoniaux par exemple.

aux publics de passer des idées vagues qu'ils se faisaient sur ces individus à une image claire : une fois la lecture ou le visionnage terminés, il ne fait plus de doute que les routiers sont, intégralement, partiellement ou un peu ceux qui ont été décrits. L'objet de cet article est donc d'analyser les figures des chauffeurs qui ont été composées pour comprendre comment elles sont ce qui fait voir cette profession aux publics. Ces œuvres rendent sensibles en faisant primer le voir, quitte même à accentuer et déformer certains traits pour les non « roulants ». Elles ouvrent donc un terrain d'exploration de la contribution des artistes à l'objectivation des groupes sociaux, une contribution dont il convient d'interroger la part de conservatisme ou de progressisme qu'elle peut impliquer.

Comment la copie arrive-t-elle à emporter l'original ? C'est une des illusions que produisent les œuvres en utilisant des traits populaires pour composer la figure peu visible ailleurs du routier. Elles permettent donc de dépasser l'étude des représentations pour s'interroger sur ce qui dure plus longtemps que les individus – et qui durcit et enrichit en plus la représentation stéréotypée du groupe –, sur ce qui empêche de percevoir les modifications des conditions de travail, les logiques sociales de recrutement et les styles de vie tant que d'autres œuvres grand public n'ont pas réussi à rendre démodées et dépassées celles qui restent, pour les représentants du groupe en tout cas, les « grandes » mises en scène du chauffeur.

Si ces œuvres emportent autant d'effets c'est parce que les conducteurs de véhicules de transport, professionnels ou non, sont, depuis qu'ils circulent en nombre, des figures peu visibles du grand public. La hauteur des véhicules, leur vitesse, la place qui leur est réservée sur la route, dans les lieux d'arrêt prévus – aires de repos, stations service ou péages – ou dans les espaces de sociabilité – un restaurant sur une route nationale notamment : tous ces éléments font écran entre les usagers de la route et « eux ». La perception la plus immédiate que l'on a d'un chauffeur ressemble à celle que S. Spielberg a systématisée dans *Duel* (1971) : des commentaires du film soulignent qu'un camionneur poursuit un automobiliste alors qu'aucune figure humaine n'apparaît, « on ne voit que ses pieds quand il descend de son véhicule, et son bras quand il fait signe à l'agent de commerce de le dépasser » (Wikipédia). En fait, à chaque plan, seul le camion retient la caméra (voir la jaquette du film en DVD qui pousse l'anthropomorphisme jusqu'à doter le véhicule d'une bouche avalant le titre). En somme, dans cette œuvre comme dans nos relations avec les chauffeurs c'est un effet de métonymie qui

fonctionne, le véhicule objectivant tout ce que l'individu devrait seul incarner.

Il faut donc accepter que ces artistes participent à la production de représentations parmi les plus officielles des routiers. Il faut leur rendre la place qu'ils occupent dans le processus d'objectivation du groupe au même titre, même si c'est à un autre degré, que les représentants officiels du groupe, les syndicalistes avant tout. Ils ont participé à la mise en évidence de cette catégorie dans la mesure où les figures qu'ils composent et animent objectivent le noyau dur de la profession, un noyau qui produit un effet comparable à celui découvert chez les cadres par L. Boltanski (1982) ou chez les paysans par S. Maresca (1983) : les plus représentatifs du groupe attirent plus le regard mais ne sont pas les plus présents dans le groupe (en d'autres termes la représentation esthétique diffère de la représentativité statistique mais focalise plus l'attention). Ces œuvres s'inscrivent alors dans cet ensemble de preuves à côté des preuves médiatiques, juridiques, scientifiques (statistiques ou médicales) ou idéologiques et plaident pour le primat des représentations élaborées en dehors du groupe lui-même.

1. Faire voir les routiers comme « populaires »

Qu'un artiste prenne un chauffeur routier pour sujet d'une œuvre ne doit pas grand-chose au hasard. Cette rencontre renvoie pour la grande majorité des auteurs et interprètes à des logiques où le social, leurs trajectoires l'emporte : en somme la prédisposition joue plus que l'incitation. Nombre de ces artistes ont en eux de très bonnes raisons de se consacrer à de tels sujets. Très rares sont ceux qui l'ont fait par hasard, par calcul ou par stratégie éditoriale.

À trois exceptions analysées plus loin, ces auteurs, comparables en termes de logiques sociales, ont tous recours au même dispositif qui inscrit le routier dans le périmètre des classes populaires. Cherchent-ils à susciter l'admiration, à sensibiliser à une cause ? Rien n'est moins sûr. Faute de pouvoir s'entretenir avec ces auteurs ou de disposer d'archives ou d'écrits les concernant, le projet esthétique semble plus s'orienter autour d'une mise en évidence des traits qu'ils considèrent comme les plus évocateurs pour faire comprendre que leurs personnages sont une nouvelle composante des classes populaires. A l'exception des huit volumes de la série « Le trucker » écrite par A. Floor où le « héros » fait des exploits (il résout

des énigmes), les autres personnages sont emblématiques de la vision projetée sur les catégories populaires par les artistes : insécurité (« Si tu veux vivre longtemps » chante Montand), précarité, vulnérabilité se combinent à la respectabilité dans des œuvres qui permettent sur un nouveau terrain d'affirmer qu'en effet « les classes populaires ne sont pas des données brutes de l'observation » (Schwartz, 2011, p.25) mais, ici, de l'imagination.

2. Trajectoires sociales et carrières d'auteurs

Comment, et par qui, des catégories sociales sont représentées est une question maintenant classique de la sociologie. Mais celle qui se demande par qui sont-ils représentés à l'écran ou dans des romans ne l'est pas. Les réponses montrent que la relation de l'auteur à son sujet ne se noue pas par hasard. Au regard du corpus d'œuvres constitué, force est de constater que la carrière artistique s'ouvre devant ceux qui arrivent à prendre une position d'auteur dans le champ artistique en faisant oublier progressivement, ou en faisant passer pour anecdotique⁷, le point de départ dans le champ du transport routier.

30 individus dans trois pays (France, États-Unis, Royaume Uni) sont les auteurs du corpus. La comparaison entre ces cinéastes et ces romanciers est inutile car tout ou presque les sépare. En revanche, la focale sur ceux qui ont été chauffeurs montre que pour eux, l'accès aux élites artistes (Heinich 2005) est illusoire. Une chose est d'avoir maîtrisé cette compétence rare, la compétence scripturaire, une autre est de pouvoir bénéficier des retombées symboliques du statut d'auteur au sens noble du terme, celui qui est consacré par les instances centrales du champ artistique. Ceux qui ont obtenu cette consécration n'avaient rien de routier (H. G. Clouzot est le plus « titré » des auteurs pour le film *Le salaire de la peur*). Les artistes passés par la route restent des amateurs tentant de vivre de leur plume, tout juste connus de quelques publics aussi ciblés que peu nombreux.

G. Bayle est emblématique de ces auteurs passés par la route avec des emplois plus ou moins précaires. Auteur de trois romans, tous publiés chez Gallimard, dont deux dans la célèbre

⁷ Il est ainsi souvent noté que l'auteur du roman *Le salaire de la peur* (1950), Georges Arnaud, a été chauffeur et chercheur d'or en Amérique latine. Cette partie de la trajectoire qui a lieu en 1947 doit néanmoins être inscrite dans l'ensemble de la vie d'Henri Girard (1917-1987), romancier – essayiste et scénariste, licencié en droit et diplômé de Sciences Po Paris qui a un temps défrayé la chronique pour avoir été acquitté en 1943 de l'assassinat de plusieurs membres de sa famille.

collection blanche, il gagne *a priori* plus sa vie comme professeur à l'école des travaux publics et est considéré comme un « auteur de roman policier » par la BnF.

La première logique qui fait la rencontre entre l'auteur et son sujet se trouve donc dans les trajectoires des artistes. Choisir d'écrire une histoire de routier, de la chanter, ou de la jouer n'est pas l'expression d'un calcul stratégique qui aurait fait préférer ce personnage à un autre. Pour le plus grand nombre d'artistes, c'est parce qu'ils ont été en contact avec les chauffeurs qu'ils peuvent et veulent écrire. Pour ceux qui n'ont pas fait cette expérience (de Renaud à Montand en passant par Stalone), c'est parce qu'ils se veulent (ou sont considérés comme) des artistes « populaires » qu'ils s'y livrent ou parce qu'ils les considèrent comme exemplaires de ce « populaire ».

Les auteurs que leur passé permet de passer à l'acte de littéraire ont eu l'expérience de la conduite de camions. G. Arnaud et G. Bayle, déjà cités comme A. Floor, auteur de la série *Le Trucker*, ont conduit des « camions de tous gabarits »⁸. Cette expérience préalable ne joue pas mécaniquement. Trois auteurs avaient ainsi tout dans leurs trajectoires pour prendre la route comme sujet, ce qu'ils n'ont pas fait. Parmi les auteurs les plus reconnus du début de la construction automobile, se trouvent Pierre Souvestre⁹ (1874-1914) et Marcel Allain (1885-1969), coauteurs des romans de la série *Fantomas*, rédacteurs en chef de la revue *Le poids lourd*, Souvestre dès 1909, Allain entre 1922 et 1927 après la mort du premier. Parmi les cinéastes, Marcel L'Herbier, est (re)connu pour son œuvre, son origine sociale n'étant visible qu'au détour de ses mémoires. Présenté par son père – le transporteur international Hector L'Herbier – comme un « homme de lettres » dans sa notice de 1924 du *Qui êtes-vous?*, il conserve tout l'habitus militant du milieu familial – son père a présidé la Chambre syndicale des transports et la Fédération nationale des commissionnaires entre 1907 et 1933 – en créant la CGT des techniciens et l'Association des Auteurs de Films. Mais le fils de transporteur devenu cinéaste et homme de lettres met en avant un père « magistrat consulaire »¹⁰ dans ses propres notices. La légitimité relative des titres excipés donne un autre aperçu de l'invisibilisation du transport routier.

⁸ Mesplède C., ed. *Dictionnaire des littératures policières*, Paris, Joseph K., vol.1, 2008, p.656.

⁹ P. Souvestre, centralien, est exemplaire de l'investissement de la bourgeoisie dans l'Automobile qui l'amène à créer aussi bien des garages que des courses et des publications. Voir sa notice nécrologique dans *Le Poids lourd*, n°10, 1914 et dans le *Dictionnaire des littératures policières*, op. cit., vol.2, p.698.

¹⁰ Voir ses notices du *Who'who 1979-1980* et du *Dictionnaire des contemporains*, éditions Pharos, 1954.

Ceux que leur expérience de la route n'a pas sensibilisés *ex ante* doivent cette rencontre à la deuxième logique qui opère, la logique de situation. L'après guerre est un contexte particulier qui fait produire des œuvres d'un genre nouveau, en l'occurrence des romans policiers. De l'après guerre à la fin des années 1950, le routier est une figure romanesque de ce genre qui possède déjà son entrelacement de critique sociale et politique en permettant de narrer « des vécus sociaux notamment populaires » (Collovald, Neveu, 2001, p.77). Cette figure trouve un refuge avec la lancée d'une collection emblématique du roman policier, la série noire des éditions Gallimard qui publie trois ouvrages consacrés aux routiers entre 1951 et 1959 dont deux traductions, une d'un roman anglais de J. Curtis (1938) encore considéré comme un des premiers ouvrages de critique sociale anglaise et l'autre, américain, Albert Conroy (1950), un des cinq pseudonymes d'Albert Marvin (1926-1996) qui n'aura connu que la marine dans ses expériences préalables à la prolifique carrière d'auteur reconnu de romans policiers et de novélisations, notamment de la panthère rose.

Le roman policier n'est pas le seul aimant dans ce contexte où le champ du pouvoir et celui des transports s'activent autour des routiers. La reconfiguration des groupements professionnels, patronaux et ouvriers y ont pris une part importante. Les premiers sortent de l'Occupation et de l'expérience du Comité d'organisation des transports routiers (COTR) en créant la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) en janvier 1945 pour faire l'expérience, entre 1947 à 1956, de différents assemblages aboutissant à la création de l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (Unostra), seconde organisation, concurrente de la FNTR, mais plus axée qu'elle sur les « petits » du secteur. Dans ce contexte, le catégorème « routier » est leur label commun. Se rendre populaire est leur objectif quitte à se présenter nombreux aux élections politiques (Courty, 2008). Monopoliser le terme est encore plus possible pour les patrons du fait des difficultés que les centrales syndicales ouvrières éprouvent à mobiliser les chauffeurs, alors que longtemps, seule la Fédération nationale des chauffeurs routiers, emblématique du syndicalisme « indépendant », y est parvenue. A partir de sa création en 1947, elle reprend et diffuse les symboles les plus connus, ceux des panneaux restaurants, de la presse et revendique 50.000 membres en 1955.

C'est ce contexte d'effervescence qui a eu pour effet d'amener des artistes à s'intéresser aux routiers et à en faire les sujets centraux d'un roman. Loin de souscrire au schéma simpliste de la propagande organisée par les groupements, il convient de revenir sur cette pratique, ni fréquente, ni systématique : les commandes et présentations d'œuvres artistiques que Max Weber observait sur les sectes américaines¹¹. Ces artistes pourraient avoir dédié une œuvre aux routiers pour sensibiliser des publics à leur cause. Ils pourraient composer un autre cas d'enrôlement ou de participation des artistes à la défense d'une cause (Roussel, 2009). En fait, ce cadre ne permet de comprendre que trois œuvres. La chanson « Les routiers / Fox marche » écrite par Francis Lemarque est dédiée par Yves Montand à la Fédération CGT des moyens de transports¹². Le film, *Gas-oil*, a reçu le parrainage de la FNTR dont le logo orne la portière du camion conduit par J. Gabin, ce qui fait écrire à Télérama lors de sa rediffusion en 1992 que sous son « aspect para documentaire très attachant [...] le syndicat des routiers l'a patronné et l'on comprend pourquoi »¹³.

Un dernier cas de soutien concerne un journaliste, S. Groussard, qui avait été, pour sa nouvelle « le vieux routier », le premier lauréat d'un prix littéraire créé par la FNTR doté de 50.000 francs pour « l'éclosion d'une littérature de la route ». Ce premier prix, obtenu contre une femme auteure d'une « Simple vie de routier »¹⁴, avait été remis à la rôtisserie du Palais Royal avec sa publication dans *L'officiel des transporteurs* de juin 1949. En dehors de ces trois exceptions, il faut s'en remettre au social et au contexte pour comprendre ce qui fait composer une œuvre avec des routiers.

3. Le populaire à l'écran

Qu'ils aient été en prise directe avec les métiers de la route ou qu'ils les aient croisés dans une conjoncture propice, les auteurs utilisent à de très rares exceptions la même matière pour

¹¹ Weber souligne dans *Économie et société* que les sectes américaines se concurrencent en organisant des présentations artistiques. Sur la sociologie des mouvements sociaux et la mobilisation des artistes, voir C. Traïni (2009).

¹² Chanson reproduite dans *Le travailleur des transports*, n°75, janvier 1954.

¹³ *Télérama*, n°2234, novembre 1992, p.109. La confusion du patron et du salarié et de leurs organisations respectives était classique mais le devient de moins en moins, la différence entre les deux pôles du secteur étant de plus en plus manifeste. Maintenant, l'insinuation du critique repose sur la thèse encore vivace de l'ingérence de la FNTR dans la politique et les médias. En dehors de cette confusion et de cette insinuation, la seule mention au générique de ce film est celle du groupe Willème qui a fourni les véhicules.

¹⁴ Le jury était composé des dirigeants de la FNTR. Cf. *La vie des transports*, n°142, 16 octobre 1948.

composer leurs personnages : les traits qu'ils pensent caractéristiques des classes populaires.

La retranscription du sketch de Jean Yanne proposée en exergue – dont le titre « les camionneurs » ou « les routiers » change au gré des catalogues et des périodes –, en est une illustration même si, à l'écrit, cette version ne peut rendre pleinement compte de l'effet comique utilisé : le décalage entre l'accent forcé de Bébert (un accent d'un Paris des années 1950 qu'il partage avec Frédo, l'autre chauffeur qui conduit). Les propos qu'il tient sur des compositeurs classiques (Bébert précise à Frédo que « dans cet allegro de Beethoven, eh, bien on sent encore vachement, l'influence de Mozart ») font dissoner le propos (interprété comme savant) et sa forme marquée du « populaire ». Toutes les figurations des routiers ne sont pas drôles, celle-ci fait même exception. Mais si le rire n'est pas l'enjeu des autres œuvres, le « populaire » est quasiment systématiquement là, faisant de ces œuvres un concentré de marqueurs symboliques des « classes populaires »¹⁵ utilisés à cette fin esthétique particulière : rendre le routier populaire au sens de classable et compréhensible. Quoi de plus évocateur pour les années cinquante que les ouvriers pour faire voir les routiers. Quoi de plus contraire à leur état d'esprit et aux représentations qu'ils se font de leur éthos et de leur style de vie. Nonobstant leurs refus d'être ouvriers, ces œuvres leur font cette violence de les faire ce qu'ils ne veulent pas être.

Le dispositif repose sur l'articulation de deux marqueurs « populaires », les marqueurs objectivés et les marqueurs incorporés. Le plus incontournable des objets est fort logiquement le véhicule. Toujours présent à l'image comme dans les récits, il fusionne avec l'homme dans les chansons devenant ce « monstre pour bouffer les autoroutes » (Starshooter), ces « géants » pour qui « c'est petit la France » (Renaud). Mais, à lui seul, le véhicule n'assigne pas le conducteur aux classes populaires. Ce sont les autres traits qui vont concrétiser cette inscription. La présence de la cigarette aux lèvres même en parlant et en conduisant – comme le note la chanson du groupe de rock Starshooter – ; la casquette portée par les héros (Gabin, Jean Yanne systématiquement) ; la salopette, la sueur visible sur les bras ou le « marcel » porté aussi bien par Belmondo, Stalone que Montand ; la « saleté » des mains ou du corps entier (voir les scènes du *Salair de la peur*) sont aussi nettes que la tenue est soignée pendant les

¹⁵ L'usage des « classes populaires » est fait ici dans la logique élaborée par O. Schwartz (2011). Cette notion permet également de comprendre les rapports que les artistes entretiennent avec ces catégories dans la continuité cette fois de la réflexion ouverte par C. Grignon et J.-C. Passeron (1989).

moments de détente – les cheveux impeccablement peignés ou le foulard noué sur un col relevé. L'inscription du populaire dans l'hexis corporelle se poursuit avec la force physique (Stalone est champion de bras de fer dans *Over the top*) pour être sensible également dans la langue utilisée, le vocabulaire comme l'accent : la langue composée par James Curtis à partir du cockney a été saluée, pour la version anglaise, comme une des réussites de cet ouvrage. Dans cette langue, les prénoms retenus ont un rôle important : Jeff pour Philippe Léotard, Jacky pour Le Trucker, Jean à trois reprises (dont deux fois pour Gabin), ou Albert montrent que la logique de choix du prénom des personnages évite les stratégies de distinction trop rares et distinguées qui seraient des marques possibles d'autres catégories sociales (Besnard, 1979). Les surnoms et sobriquets redoublent ce que le prénom pourrait ne pas trop laisser entendre : « Tout P'tit » remplace Albert très rapidement dans *Poids Lourd* (Curtis, 1951) et « Le Plouc » affuble L. Ventura dans *100 000 dollars au soleil*.

Empreint de corps et de langue, le matériel regorge également de marqueurs symboliques dont les traits de caractère : le parler « franc » des hommes durs, taciturnes mais honnêtes et loyaux – ils incarnent l'honnête homme face aux gangsters chez Grangier et Verneuil¹⁶ –, bourrus¹⁷, virils, même s'ils ont un penchant pour l'alcool. A ces esquisses de routiers, il manque encore quelques rappels de la mythologie ouvrière. La méfiance à l'égard des dominants est un dialogue rémanent qui concerne autant le petit par rapport aux gros (voir R. Walsh), le patron, celui que le héros a « tout le temps sur le dos » (Curtis, p.72) avec lequel il « s'engueule » (voir les scènes de H.-G. Clouzot reprises dans la version américaine par W. Friedkin), que les forces de l'ordre, les « vaches ». De la relation avec la police découle souvent l'accusation classique de fraudeur¹⁸ (« si je truquais » dit le héros de J. Curtis), la crainte d'être pris pour un assassin tellement tout les accuse (chez Al Conroy ou dans *La menace*). Dans cette mythologie se trouve également soulignée la confraternité de la route, « la bande de durs qui en général savent vivre » (Bayle, 1954, p.181), tous célèbrent le « eux – nous » de R. Hoggart (1970). C'est sur ce point que les œuvres des années cinquante sont maintenant les plus marquées par les conditions de travail alors en vigueur. Elles mettent en scène des binômes se

¹⁶ En Angleterre, l'honnêteté est mise en avant pour marquer la différence avec les sections des « teamsters » qui aux Etats-Unis ont été liées à la mafia. L'affiche anglaise de *The Long Haul* donne cet argument pour convaincre les spectateurs : *Mobsters invade teamsters ! Drivers fight crime and corruption in battle for control of truck industry.*

¹⁷ Terme utilisé par le site la boutique de la route pour qualifier le personnage tenu par J. Gabin dans *Des gens sans importance*.

¹⁸ Cette conception de la fraude dans le transport routier est naturalisée par certains travaux de sciences sociales (Courty, 2011).

relayant pour conduire, des frères parfois comme dans *They drive by night*, le patron et l'employé comme dans *100 000 dollars au soleil* ou le téléfilm *La route*. C'est donc ici, qu'une transformation marquante n'est pas visible : la confraternité dure peut-être mais la conduite à deux est d'une autre époque, la solitude du roulant l'a emporté.

L'intime n'échappe pas à la transfiguration artistique : la sexualité, les rapports avec les femmes sont toujours présents mais dans une consécration, là aussi, des représentations que les artistes ont du populaire. Le routier a trop de femmes comme le plaide le bandeau de l'édition anglaise d'Al Conroy : *there were too many woman in his life*. Séduits et donc séduisants, ils ne peuvent ni toujours retenir ces femmes ni ne pas être détruits parfois par elles. Les épouses, les leurs comme celles de leurs patrons (R. Walsh), les surprennent autant par leur infidélité, crainte ou vécue, que par leur jeu du « ton métier ou moi » ; les maîtresses – serveuse ou femme divorcée chez Hugues, Verneuil ou Golan – les fascinent pour cette capacité à les attendre ou à se lasser. Dans ces œuvres dont la plus récente date de 1992, le traitement de la sexualité est plus qu'euphémisé à l'exception de *La lumière d'en face* où le héros est devenu impuissant des suites de l'accident qui a coûté la vie à son collègue.

Les développements qui précèdent font voir les routiers à ceux qui entrent dans les salles de cinéma ou lisent les ouvrages. Mais pour les publics qui ne feraient que s'informer, les affiches, bandeaux et titres mettent également du populaire autour du routier. Les traductions qui sont faites montrent cet ancrage en France alors qu'il n'est pas utilisé aussi systématiquement aux États-Unis notamment¹⁹. Le film *They drive by night* a été exploité en France sous deux titres, *Une femme dangereuse* puis *Les pirates de la route* soulignant plus fortement encore la thématique classique de la dangerosité des classes populaires. L'affiche elle-même a adapté pour le public français ce qui sur l'affiche américaine aurait plus fait croire à un film sur des cadres moyens. Dans la version américaine H. Bogart porte un costume cravate pour conduire, une femme tenant négligemment son bras sur son épaule. Dans la version française, le visage de G. Raft hagard et mal rasé est au dessus d'un dessin montrant deux camions encastés l'un dans l'autre.

¹⁹ Les titres sont également adaptés pour diffuser les films entre les États-Unis et le Royaume-Uni. *They drive by night* a été diffusé en Angleterre sous le titre plus américain de *The road to Frisco*. Pour le film anglais *The Long Haul* (*Les trafiquants de nuit*), la diffusion italienne s'est faite sous le titre *La strada è bloccata*. Enfin, pour les deux adaptations du *Salaire de la peur*, la première a retenu *Violent road* et la seconde *Sorcerer* !

Pour confiner leurs personnages dans le populaire, les artistes, conformément aux règles de leur art, utilisent des matériaux symboliques pour, grâce à ces détails²⁰, accentuer, condenser, déformer et rendre encore plus manifestes, visibles, évidents, parfois même odorants²¹, les traits caractéristiques de cette nébuleuse de postes de travail qui tous ensemble composent les routiers.

4. Les réceptions des œuvres « routières »

Héroïques dans le transport comme « chevaliers des temps modernes »²², populaires dans les émissions de radios comme « forçats de la route »²³, les routiers sont confinés par les artistes au populaire au détriment d'autres dispositifs qui auraient tout aussi bien pu les astreindre à d'autres « mauvais » rôles comme ceux du parvenu ou de l'apprenti bourgeois parmi les notables, thème classique du discrédit porté par les élites du transport (les ingénieurs des « Ponts » notamment) sur les transporteurs. Mais une chose est de comprendre comment ce dispositif permet de produire une œuvre, une autre est d'analyser des logiques de la réception de l'œuvre produite. Ces logiques sont plurielles du fait de l'ancienneté de ces œuvres – elles sont commentées différemment lors des rééditions ou rediffusions – et, également du fait de la difficulté qu'elles ont posée à l'origine : où les classer et, incidemment, comment les lire ?

5. Le classement-relégation dans les collections « populaires »

Les ouvrages de G. Bayle sont un bon exemple de l'invention d'une catégorie permettant

²⁰ Ces détails peuvent devenir comme le précise D. Arasse (2008, 214) « le point [...] où se parfait le dispositif de représentation ».

²¹ On retrouve alors dans les romans policiers où interviennent des figures de routier comme personnage secondaire les stéréotypes classiques, l'odeur et le « gros » utilisés comme marqueurs des classes populaires. Une illustration se trouve dans ce passage du romancier critique de la société britannique Robin Cook (*Les mois d'avril sont meurtriers*, Paris, Gallimard, Folio Policier, 1984, p.51, souligné par l'auteur) : « Tout est délabré dans le coin, bouclé, désert, abandonné, rien que ces tours à deux cents mètres sur la berge. L'odeur ? L'odeur de viande bouillie ? Eh bien, un chauffeur de camion qui est revenu sur le tard et qui a demandé à la bourgeoise de lui faire un bon gros repas, qu'y a-t-il d'extraordinaire ? Rien. ».

²² Cette expression est due au journaliste et syndicaliste F. De Saulieu qui est à l'origine du label des restaurants via l'organisation syndicale et la presse qu'il avait créées pour cette profession dans le cadre de la FNCR. Il est également l'auteur de la préface de l'essai posthume que le journaliste de la presse régionale L. Rameix (1953) a consacré aux routiers.

²³ Commentaire lors de la rediffusion de *Gas-oil* in *Le magazine des abonnés*, Canal +, novembre 1992, p.40.

d'accueillir ces ouvrages : le roman noir devient le rayon où sont déposés 11 des 15 romans retenus. Le premier manuscrit envoyé par cet auteur avait pour titre *Incident de route* et « n'était pas destiné à la série noire »²⁴. Le premier éditeur, Amiot-Dumont, contacté par J. Perret qui sert d'intermédiaire à Bayle dans le champ littéraire (Bayle lui dédie d'ailleurs ce premier ouvrage), trouve que ce manuscrit est un « reportage romancé » mais ne le prend pas. Envoyé chez Gallimard, il est apprécié par Jean Paulhan mais ne trouve pas de place dans les collections. Envoyé chez Denoël, il pose la même difficulté. Finalement, comme d'autres auteurs de la Nrf « voient très bien ce livre dans la Série Noire », il est transmis à M. Duhamel, créateur et directeur de cette collection (elle commence en 1948) alors qu'il porte le titre *Les Diesel roulent la nuit*. C'est finalement *Du raisin dans le Gaz oil* qui est publié, titre choisi par Duhamel contre l'avis de l'auteur à *Du sang dans le Gas-oil* (qui respectait pourtant l'orthographe). Le manuscrit suivant, *Le pompiste et le chauffeur*, sort de la noire pour être au catalogue de la « blanche ». Cela sera également la collection du troisième et dernier roman de Bayle (*Les déserteurs*, 1958) qui abandonne les thèmes de la route et n'en devient pas pour autant un romancier professionnel.

Ce classement de ces ouvrages dans ces collections est un effet de censure du champ littéraire qui les confine dans un espace éditorial adapté au traitement que les auteurs ont appliqué. A *contrario*, les œuvres qui sont reconnues pour leurs qualités artistiques changent de catégorie : le téléfilm de Spielberg (*Duel*) devient un film, « thriller parfait [il est] toujours classé, on ne sait pourquoi, dans les rubriques “films fantastiques” »²⁵. Où qu'ils soient classés une fois édités – rarement dans les collections les plus « nobles » –, une double réception les attend montrant un net écart entre les grilles de lecture et les critères esthétiques utilisés par la presse professionnelle et les organisations syndicales et ceux retenus et mis en avant par la presse grand public et l'espace parisien de la critique artistique. Schématiquement, elles sont reconnues comme de « grandes œuvres » par le champ littéraire ou cinématographique quand elles respectent les conditions de production de cet espace (Bourdieu 1992). Dans le même temps, dans le champ du transport, les appréciations émises sont une retraduction en termes esthétiques des principes de vision qui structurent la lutte des organisations professionnelles et syndicales pour imposer la « bonne » représentation du groupe routier : toutes ces œuvres

²⁴ L'histoire éditoriale de G. Bayle est récapitulée dans *Temps noir*, n°14 disponible sur le site biographique de son ami et compagnon de détention au stalag http://jacquesperret.zumablog.com/index.php? sujet_id=15774

²⁵ *Dictionnaire des personnages du cinéma*, Paris, Bordas, p.71

peuvent difficilement occasionner un consensus. En somme, seule la réception des dominants rentre dans la logique du dispositif qui compose la figure du routier et affecte les œuvres dans les catégories littéraires homologues : à héros des classes populaires, ouvrages des collections populaires, œuvres mineures²⁶. Pour les critiques du secteur routier, le populaire devient une valorisation possible, quoique rarement discutée, des sujets traités. Se légitimer en rendant positifs les traits que les dominants soulignent comme illégitimes est une stratégie beaucoup moins utilisée dans ce secteur que dans la classe ouvrière (Offerlé, 1984). Globalement, tous ne sont pas en accord avec cette « légende [qui] s'est créée autour des routiers, et [n'est] pas toujours du meilleur aloi »²⁷. Récemment, les tenants de l'art routier plaident qu'une œuvre laisse « un souvenir *impérissable* car le scénario était proche de la perfection parce qu'il est resté fidèle aux anecdotes rapportées par des lignards »²⁸.

En dehors du *Salaire de la peur* qui fait l'unanimité des critiques – ce « modèle du genre »²⁹ pour la critique légitime, « un des meilleurs suspens du cinéma français » pour la Boutique de la route –, les jugements des dominants culturels sont nets : le camionneur « a engendré au cinéma, et sur un mode mineur, une sorte de mythologie où se combinent force et sang-froid sur fond de marginalité et de solitude, voire d'exclusion sociale »³⁰. Ce « personnage à problèmes »³¹ hante des films dont certains n'ont pas laissé « grand souvenir »³².

Des œuvres sont néanmoins l'objet d'une réception rare : les deux romans devenus des films *Le salaire de la peur* et *Des gens sans importance*. Le premier réalise 6,9 millions d'entrée (quatrième fréquentation de la période 1945-59) ; il est en effet l'exception dans le corpus analysé avec quatre prix dont le grand prix international du jury au festival de Cannes en 1953 avec une mention spéciale pour Charles Vanel. Le roman dont il est adapté est toujours publié dans les collections de poche (9 rééditions depuis 2000) ; il est également au programme de

²⁶ S. Groussard se pose cette question dans la dédicace qu'il fait « à une grande aînée » : « Pourquoi ai-je choisi ce thème mineur ? N'est-il pas curieux que, lorsque je me pose une telle question, je ne puisse y répondre ? » (*Des gens sans importance*, Paris, Fereceni, 1949, souligné par l'auteur).

²⁷ F. De Saulieu, *Le poids lourd*, n°595, 1965.

²⁸ Présentation du Dvd du téléfilm *Les hommes de Rose* sur le site <http://boutique.routiers.com/> restituée avec l'orthographe originale (souligné par l'auteur), page visitée le 12 juin 2013.

²⁹ Opinion du *Dictionnaire des personnages du cinéma*, Paris, Bordas, 1988, p.71.

³⁰ *Ibid*, p.71. Souligné par l'auteur.

³¹ *Ibid*, p.71

³² Jugement porté par ce même dictionnaire sur le film *La menace* d'Alain Corneau. Un autre cas exemplaire d'échec est le film américain avec S. Stalone (*Over the top*) mais la critique américaine préfère les critères économiques pour juger les œuvres après coup : il est donc souligné que c'est un échec commercial.

français dans le secondaire. Le second film occupe une autre place à part, déjà parce que ce roman de S. Groussard a obtenu le prix populiste³³ ensuite parce que, adapté au cinéma par H. Verneuil, il rencontre lui aussi un public suffisant (2,3 millions³⁴) pour amener ce cinéaste à reprendre les chauffeurs comme sujet dans *100 000 dollars au soleil* et augmenter encore les spectateurs (3,4) ; la présence dans ces deux films d'acteurs comme J. Gabin et J.-P. Belmondo est certainement pour beaucoup dans la reconnaissance de ces films par le grand public.

Rares sont donc les œuvres ayant échappé à la loi de l'homologie qui les contraint à être dans le champ artistique ce que sont leurs sujets dans l'espace social, des membres des classes populaires, des dominés qui « doivent bien se contenter de ce qu'on a » (Groussard, 1949, p.136). La relégation dans les romans populaires est la concrétisation de cette loi. Y échappent les auteurs qui ont cette capacité de transcender la réalité, de faire de la fiction avec les individus tels qu'ils ne sont pas : cette capacité renvoie à un habitus particulier qui, à l'inverse de ceux détaillés au début de cet article, n'ont pas eu d'expériences préalables du transport sur route dans des trajectoires beaucoup plus conformes aux attentes du champ artistique. Celui qui a été le plus proche des transporteurs, S. Groussard³⁵, est fils de colonel, diplômé en lettres, de Sciences Po Paris et ancien élève de l'ENA. Auteur de scénarii (trois films dont deux adaptés de ses romans), grand reporter à la radio et journaliste au *Figaro* ou à *L'Aurore*, il cumule des positions lui permettant d'ajuster ses œuvres aux attentes du champ artistique. Il y change d'ailleurs de camp. Lié à la résistance et au Comité national des écrivains, il s'oppose à Vercors, Triolet et Aragon en proposant une motion sur la fraternelle sympathie du CNE à l'État d'Israël³⁶. Il consacre son quatrième ouvrage à ces *Gens sans importance* avant de s'engager comme parachutiste volontaire en Algérie.

³³ Serge Groussard obtient ce prix en mai 1949 par 13 voix contre 3 et 1 abstention (*Le Monde*, 17 mai 1949). J.-P. Sartre avait obtenu ce prix pour *Le Mur* en 1939. Ce prix était décerné depuis 1931 chez Sophie Stambat « un des derniers salons littéraires » selon L. Mallet (*Œuvres complètes*, Tome 1, p.458). Dans d'autres espaces littéraires, les routiers ont également participé à la consécration d'auteurs. En Russie, Anatoli Rybakov, diplômé de l'Institut des transports de Moscou, obtient le prix Staline en 1951 pour son premier roman *Les chauffeurs* (non traduit en français). Ce prix indique également son retour en grâce après sa condamnation. Il a connu bien après le succès pour sa trilogie *Les enfants de l'Arbat* publiée en 1987 alors qu'il l'avait écrite entre 1953 et 1966.

Dans la littérature africaine, le premier prix Nobel africain, Wole Soyinka, consacre son septième roman à *La route* (1988) et préside la Confédération fédérale de sécurité routière du Nigéria de 1988 à 1991.

³⁴ Wikipédia voit même ce film comme celui qui a « consacré » H. Verneuil.

³⁵ Sur S. Groussard, cf. *Who's who*, 1989, p.797 et le *Dictionnaire du cinéma et de la télévision*, p.470.

³⁶ Sur « l'incident Groussard », Cf. *Le Monde* du 26 février 1953.

6. La double reconnaissance des œuvres légitimes

La sociologie des auteurs et des œuvres (Boschetti 1985) montre comment de très rares auteurs peuvent être consacrés dans plusieurs espaces en même temps. Comment un ancien routier peut-il obtenir du succès comme écrivain? Ou comment un écrivain peut obtenir du succès comme producteur d'une représentation des routiers dans un roman et dans un film? Ces logiques situées de la reconnaissance participent de la consécration des œuvres sur les routiers. Rares sont celles qui obtiennent à la fois le statut de « grande » œuvre dans l'espace artistique et dans l'espace des transports.

La reconnaissance des œuvres et des artistes dans le champ du transport pose la question de ce qu'est une représentation acceptable? Pour les agents des groupements, une « bonne » œuvre d'art est celle qui montre sans commisération ni misérabilisme, qui est conforme à ce qu'ils considèrent comme une réalité acceptable, supportable. En revanche, pour les critiques d'art, une telle œuvre n'est consacrée que quand elle évoque plus que ce qu'elle représente, quand le « personnage prend tellement d'autonomie qu'on oublie le modèle»³⁷. Un « bon » film ou un « bon » roman ne peut pas être une œuvre qui se veut uniquement une représentation réaliste des routiers. Critiques et représentants d'intérêts divergent dans leurs appréciations, les uns s'attachant à démontrer que l'œuvre doit sublimer le sujet traité là où les autres attendent d'une œuvre qu'elle montre avant tout le sujet tel qu'ils veulent le voir, et non le regard de celui qui le montre.

Le *Salaire de la peur* sort à nouveau du lot des autres œuvres parce que c'est un « ouvrage le plus violent, le plus passionné » et ce n'est pas « un reportage filmé sur le chômage au Guatemala ou sur le camionnage de la nitroglycérine »³⁸. C'est « la peinture d'une époque qui est restée dans les mémoires, restera dans l'histoire du cinéma, par la virtuosité avec laquelle l'auteur a mené la randonnée de ses camions chargés de nitroglycérine »³⁹. Vu par des anglosaxons qui en ont tiré deux versions, ce film montre que « la France peut faire un gros thriller

³⁷ *Libération*, 30 novembre 1989, entretien avec Michel Butor.

³⁸ Critique parue dans *Le Monde* du 17 avril 1953.

³⁹ *Histoire illustrée du cinéma*, tome III, Paris, Marabout université, 1966, p.95.

commercial comme n'importe qui »⁴⁰. Pour les revues professionnelles également « c'est un très grand film que tous les transporteurs devraient voir »⁴¹, « une œuvre magistrale du cinéma français sur le thème d'un transport routier : exceptionnel »⁴².

A l'opposé, *La lumière d'en face* sorti en 1956 est un cas intéressant de critiques divergentes dans l'espace des transports (son réalisateur G. Lacombe – 1902-1990 – est l'auteur de 32 autres films). Sa diffusion est l'objet d'une opération de « la société des camions Unic [qui] organise un concours doté de 150 prix dont une Aronde de luxe »⁴³. Mais là où les patrons et les constructeurs voient un « bon » film, les représentants des conducteurs trouvent que « le moins qu'on puisse dire est qu'il dépasse les limites de l'in vraisemblance [...] C'est le type même du film inutile. R. Pellegrin est un routier valable. B. Bardot étale son académie, son sex-appeal, avec une perversité qui semble le fond de son talent »⁴⁴. Cette appréciation de la revue liée à la FNCR montre à quel point une morale conservatrice la soutient. Pour mémoire, le film raconte le mariage d'un chauffeur devenu impuissant avec une femme, B. Bardot, que la présence du voisin pompiste trouble. « Ce n'est pas encore ça la vie des routiers » conclut le même article.

La même divergence se produit sur *Gas-oil* qui « n'est pas un film sur les routiers. Il semble que faute de conseiller technique autorisé, ils aient échoué. Où d'abord Chappe est un artisan propriétaire [...] Chappe parle rarement comme un routier mais la candeur de Gabin estompe ce défaut frappant à la lecture du texte. On ne sent pas vivre le routier, c'est froid. Le relais manque d'ambiance, les serveuses on trop de « ça » »⁴⁵. Ici aussi, la critique corrige la vision produite par le film : pour la revue *Les routiers* le sujet du film devrait être les salariés et non un « artisan propriétaire ».

Le film *Des gens sans importance* recueille en revanche les suffrages de la plupart des représentants qui acceptent le « climat » qui entoure les personnages. « C'est rigoureux, sans concession, sans afféterie. C'est vrai, mais sombre, mais triste, mais un peu déprimant [...]

⁴⁰ Halliwell's filmgoers companion, 1976, Paladin, p.871 (traduit par l'auteur).

⁴¹ L'information routière, n°93, mai 1953.

⁴² L'officiel des transporteurs et des garagistes, n°393, avril 1953.

⁴³ L'officiel des transporteurs et des garagistes, n°457, fév. 1956 (souligné par l'auteur).

⁴⁴ Les routiers, n°236, mars 1956.

⁴⁵ Les routiers, n°230, oct. 1955, p.5.

C'est fort bien joué par Gabin qui tient la grande forme et [...] a campé un routier vivant [...] le premier film, et jusqu'à présent le seul valable sur les routiers »⁴⁶. Le roman, lui, avait reçu une critique positive et avait été publié par cette revue⁴⁷ malgré le fait que Groussard ait reçu le prix populiste ce qui suscitait la méfiance dans le syndicalisme indépendant. Le succès a finalement dépassé l'auteur, ce titre étant réutilisé de façon quasi rituelle dans la presse professionnelle pour exprimer la non prise en compte des demandes de la profession par les pouvoirs publics⁴⁸.

Les films étrangers sont eux-aussi l'objet de la critique des professionnels du transport montrant ainsi à quel point les œuvres « voyagent sans leur contexte » (Bourdieu, 2002, p.4). *Une femme dangereuse*, est vue comme « un grand film américain sur le transport routier [...] La vie courageuse des chauffeurs grands routiers est remarquablement évoquée »⁴⁹.

7. Acteurs, actrices et autres personnages de papier

Inserés dans le dispositif de relégation des routiers dans le populaire, comment les acteurs sont-ils critiqués pour leur prestation ? On apprécie leur jeu et leur incarnation des personnages grâce aux mêmes logiques de réception que pour les films : les critiques légitimes regardent la performance de l'acteur, y compris sa capacité à faire rude, quand les professionnels saluent avant tout le mélange d'hexis corporelle et la quasi affinité manifestée par certain-e-s.

J. Gabin joue à deux reprises sous la direction de G. Grangier et H. Verneuil des rôles auxquels il « donne beaucoup de relief à deux personnages de la route »⁵⁰ dans la période de sa vie où l'acteur a dû « se composer un autre personnage : cheveux blancs, fort en gueule et plein d'expérience »⁵¹. C'est aussi Bruno Cremer dans le second remake américain du *Salaire de la peur* qui joue « toujours l'homme fort et sensible sur qui on peut compter »⁵². Ce sont enfin les

⁴⁶ Critique de F. de Saulieu, *Les routiers*, n°236, mars 1956.

⁴⁷ *Les routiers*, n°120 et 124, juil. et oct. 1949.

⁴⁸ Voir par exemple *Les routiers*, n°454, nov. 1972. Voir également sa reprise dans le titre de l'ouvrage collectif (Pouy, Hamelin, Lefèbvre 1993) en notant que J.-B. Pouy est un auteur de roman policier.

⁴⁹ *L'officiel des transporteurs et des garagistes*, n°260, sept. 1947 (souligné par l'auteur).

⁵⁰ *Dictionnaire des personnages...*, op. cit., p.71

⁵¹ *Dictionnaire du cinéma*, Paris, R. Laffont, p.414

⁵² *Ibid*, p.293

acteurs « qui valent surtout par leur pectoraux »⁵³ : Victor Mature, Sylvester Stalone, le rugbyman Jean-Pierre Rives dans un téléfilm. Tous n'ont pas besoin d'un tel corps : Roy Scheider, qui remplace S. McQueen, est néanmoins crédible dans sa reprise du rôle d'Yves Montand avec son « physique quelconque [qui] lui permet d'être un aventurier raté »⁵⁴.

Deux acteurs, Yves Montand et Jean Gabin, ont fait plus qu'incarner deux rôles différents. Yves Montand ne se contente pas de jouer un conducteur en 1953 dans *Le salaire de la peur*. Pour ce rôle, il avait passé son permis poids lourd et c'est un retour aux sources qui est commenté lors de la sortie de *La menace* : il explique aux professionnels de la route ce qui a changé dans leur camion⁵⁵. Jean Gabin est lui aussi « tout qualifié pour tenir les rôles de conducteurs de poids lourd »⁵⁶ car s'il « devient un expert dans la conduite des poids lourds - ceci n'a rien d'étonnant puisqu'un directeur des camions Willème lui est apparenté »⁵⁷.

Dans les critiques légitimes, les actrices sont également un gage du populaire incarné. Ida Lupino joue la femme du patron dans *Une femme dangereuse* ; c'est une actrice « que l'on retrouve, très volontairement semble-t-il, au générique d'un nombre assez impressionnant de ces films B ou semi-B » qui racontent des « amours malheureuses sur fond policier »⁵⁸. Ann Sheridan qui joue la serveuse dans ce même film a tenu des rôles de « personnages rudes mais pleins d'espoir pour cette blonde au sourire moqueur »⁵⁹.

Acteurs et actrices ont ensemble la difficile charge de suggérer la sexualité et endossent avec elle toute l'ambiguïté que les catégories dominantes entretiennent avec les relations de sexe des catégories populaires⁶⁰. À la misère de position sociale qui est édifée autour du routier s'ajoute, paradoxalement, le fantasme de leur virilité⁶¹. Les femmes sont donc figurées comme séduisantes, les actrices – parmi lesquelles Françoise Arnoul, Brigitte Bardot, Dora Doll, Diana

⁵³ Opinion formulée sur Victor Mature qui incarne un routier ruiné dans *Trafiquants de nuit* de Hugues. *Ibid*, p.633.

⁵⁴ *Ibid*.

⁵⁵ Interview d'Y. Montand in *Autocars et cargo routiers*, n°417, sept. 1977.

⁵⁶ *Le poids lourd*, août.sept. 1955, p.33.

⁵⁷ *L'officiel des transporteurs et des garagistes*, n°446, août 1955.

⁵⁸ *Dictionnaire du cinéma...*, op. cit., p.595. Souligné par l'auteur.

⁵⁹ *Ibid.*, p.852 ; *Halliwel's...*, op. cit., p.776.

⁶⁰ La littérature érotique utilise les routiers pour construire certains scénarii comme dans la nouvelle « nuit blanche » (Françoise Rey, *Nuits d'encre*, Paris, Spengler Éditions, [Pocket], 1994, p.113) où une femme monte dans un camion au hasard le soir du réveillon.

⁶¹ La prostitution est abordée dans certaines œuvres (Curtis J., 1951) mais pour préciser que le héros au début ne payait pas.

Dors, Jeanne Moreau – étant reconnues comme des « blondes aux rondeurs agressives »⁶², de « belles sensuelles »⁶³.

Jusque là, les œuvres analysées dans cet article sont accessibles à des publics dont les routiers peuvent éventuellement faire partie. Terminons par une œuvre particulière qui est exposée dans l'espace des chauffeurs et qui abonde en femmes imaginaires. Difficile de ne pas voir, dans les cabines des camions mais également dans les bureaux des affréteurs, dans les entreprises, ou les lieux de réunion du personnel (vestiaire), ces femmes de papier dessinées sur les « calendriers routiers »⁶⁴. Composés de femmes nues ou peu vêtues dessinées ou photographiées, ces calendriers composent un élément du décor sans plus susciter de commentaires une fois le cérémonial de leur accrochage effectué⁶⁵. Un temps, offerts par les firmes de constructeurs ou d'autres entreprises intéressées par les transports (assureurs, compagnies pétrolières, presse professionnelle...), ils figurent une représentation de la femme qui est interprétée comme une preuve du machisme de ceux qui les exposent sans rejallir sur ceux qui les font fabriquer.

Dessinés entre autre par « le talentueux dessinateur » Aslan, ces calendriers sont eux aussi exemplaire d'un « art populaire » pour les critiques d'art. Pour la presse professionnelle « c'est la vulgarité qui est l'ennemi des pin-up et les pin-up d'Aslan ne sont jamais vulgaires. Comment naissent les pin-up? C'est une femme idéale qui ne correspond pas à la réalité. Je crée des pin-up mais je suis capable de faire autre chose »⁶⁶ leur explique le sculpteur.

Imaginées dans les œuvres sur les routiers, imaginaires dans les œuvres pour routiers, ces femmes montrent une autre forme de domination, celle qui invente des histoires impossibles entre des hommes et des femmes comme celle qui affiche des femmes imaginaires comme s'il leur fallait des partenaires de consolation.

⁶² Sur Diana Dors, cf. *Dictionnaire du cinéma...*, op. cit., p.350. Le *Halliwel's...*, op. cit., p.275 se contente de souligner son caractère de *blonde bombshell*.

⁶³ *Dictionnaire du cinéma...*, op. cit., p.114.

⁶⁴ Dans la langue des dominants, des calendriers et des restaurants sont (dis)qualifiés par l'adjectif routiers. *Camionneurs* sert lui à qualifier des pull-overs ou une démarche.

⁶⁵ Le romancier D. Lodge fait la même remarque concernant ces calendriers que personne ne remarque dans les locaux d'une usine mais auxquels il est difficile de toucher, soit pour les enlever soit pour les déplacer. Cf. *Jeu de société*, Paris, Rivages, 1990, p.118.

⁶⁶ Ce dessinateur-sculpteur à l'œuvre prolifique – il a également travaillé pour Publicis – est entre autre l'auteur des bustes de Marianne-Bardot et de C. De Gaulle. Ses « pin up » ont été publiées dans le magazine *Lui* entre 1963-1981. Cf. interview d'Aslan in *Les maxis*, n°6, décembre 1972. Voir son site <http://www.aaslan.com>

Pour conclure, une attention particulière doit être apportée aux effets politiques et sociaux de ces représentations artistiques et esthétiques. Déjà, et peut-être avant tout, ces œuvres sont largement méconnues des professionnels de la route et n'ont pas le statut de mémoriaux ou ne génèrent pas de culte particulier. Ensuite, produites alors qu'elles n'étaient pas toutes censées durer dans le temps, elles sont pour la plupart toujours lisibles et visibles et ont pu (ou peuvent toujours) changer d'espace de réception. Les symboles et les idées qu'elles contiennent sont autant de visions anachroniques qui peuvent encore faire voir quelque chose aux spectateurs. Peu importe qu'un film ou qu'un ouvrage soit daté, américain ou critiqué lors de sa publication. Les lectures qu'ils suscitent bien après, les émotions qu'ils produisent continuent à faire percevoir une partie du présent avec des catégories du passé. C'est un classique effet d'hystérésis qui est à l'œuvre (utiliser les catégories du passé pour percevoir le présent) mais qui montre à quel point les modifications des conditions de travail ou de la morphologie de la profession vont trouver dans ces œuvres une résistance car elles condensent et concentrent tout qui fait que du passé agit encore sur le présent.

Ce groupe est donc « confiné » aux classes populaires par ce dispositif utilisé par les artistes. Il montre une autre expression de l'ethnocentrisme intellectuel, cette projection du populaire par les dominants culturels sur des dominés (Collovald, 2004). Ici le populaire projeté sur eux durcit le groupe autour d'un noyau que la morphologie des professionnels du secteur, conducteurs et entrepreneurs, fait éclater, la nomenclature de l'Insee imposant notamment d'agréger plusieurs catégories pour composer le groupe tel qu'il a été inventé et entretenu par ses différents représentants.

Maintenant, une nuance s'impose, car à trop plaider que les artistes font voir l'invisible on pourrait en oublier que les spectateurs oublient les images vues⁶⁷. En d'autres termes, ces œuvres expriment à leur manière ce confinement que le spectateur peut enfin mieux saisir... pour ne plus y penser une fois le film ou la lecture terminés.

Dans cet étrange caléidoscope que compose l'ensemble des images fragmentées d'un groupe social, les artistes ont contribué à leur manière à rendre les routiers populaires. Les journalistes

⁶⁷ Comme le souligne ironiquement D. Arasse (2000, p.94) « voir pour croire, croire seulement à ce qu'on voit » montre surtout qu'on a une « haute idée de la peinture ».

et les médias les avaient rendus sympas. Eux, par leurs œuvres aux dispositifs particuliers ont fait voir ce qui n'était pas aussi évident avant la lecture et le visionnage d'un film : l'ancrage du noyau dur des routiers dans les catégories populaires.

Bibliographie

- Arasse Daniel, *On n'y voit rien. Descriptions*, Paris, Folio, [Essais], 2000.
- Arasse Daniel, *Le Détail, Pour une histoire rapprochée de la peinture*, Paris, Flammarion, 2008, [2^e édition].
- Augustyn-James Elisabeth, « Les routiers dans les films français : une image en mutation ? », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2007, 36-37, p.189-197.
- Besnard Philippe, « Pour une étude empirique du phénomène de mode dans la consommation des biens symboliques : le cas des prénoms », *Archives européennes de sociologie*, XX, 1979.
- Boltanski Luc, « L'encombrement et la maîtrise des « biens sans maître » », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol.2, n°1, 1976, p.102-109.
- Boltanski Luc, *Les Cadres : la formation d'un groupe social*, Paris, Minuit, 1982.
- Boschetti Anna, *Sartre et les « Temps modernes »*, Paris, Minuit, 1985.
- Bourdieu P. *Les Règles de l'art. Genèse et structure du champ littéraire*, Paris, Le Seuil, Coll. Libre examen, 1992.
- Bourdieu Pierre, « Les conditions sociales de la circulation internationale des idées », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2002, n°145.
- Chartier Roger, « Le monde comme représentation », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1989, vol. 44, n°6, p.1505-1520.
- Collovald A., Neveu, E., « Le "néo-polar". Du gauchisme politique au gauchisme littéraire », *Sociétés et représentations*, 2001, n°11, p.77-93.
- Collovald A., *Le « Populisme du FN », un dangereux contresens*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant, [Savoir/agir], 2004.
- Courty Guillaume, « Les contraintes de l'action politique : retours sur la sociologie des groupes d'intérêt d'entrepreneurs » in J.-P. Nioche, éd., *Lobbying et stratégies politiques des entreprises : Théories, enjeux et mise en œuvre*, Paris, Vuibert, 2008.
- Courty Guillaume, « Mobilité professionnelle et identité. Trois logiques de la construction de la stéréotypée des routiers », in Depeau S., Ramadier T., eds., *Se déplacer pour se situer. Places en jeu, enjeux de classes*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, p.107-123.
- Grignon Claude et Passeron Jean-Claude, *Le savant et le populaire. Misérabilisme et populisme en sociologie et en littérature*, Paris, Seuil - Gallimard, 1989.
- Heinich Nathalie, *L'élite artiste. Excellence et singularité en régime démocratique*, Paris, Gallimard, Bibliothèque des sciences humaines, 2005.
- Hoggart Richard, *La culture du pauvre*, Paris, Minuit, 1970.
- Grossetête Matthieu, *Accidents de la route et inégalités sociales*, Bellecombe-en-Bauges, éditions du Croquant, 2012.
- Lannoy Pierre, « L'usine, la photographie et la nation. L'entreprise automobile fordiste et la production des photographes industriels », *Genèses*, 80, 2010, p.114-135.

- Maresca Sylvain, *Les Dirigeants paysans*, Paris, Minuit, 1983.
- Offerlé Michel, « Illégitimité et légitimation du personnel politique ouvrier en France avant 1914 », *Annales ESC*, 1984, n°4.
- Pouy Jean-Bernard, Hamelin Patrick, Lefèbvre Bruno, *Les routiers, des hommes sans importance?*, Paris, Syros, 1993.
- Roussel Violaine, « Pour une sociologie des professionnels engagés : « Mondes de l'art » et militantisme contre la guerre en Irak aux États-Unis », *Sociologie du travail*, 2009, 51, p.25-45.
- Schwartz Olivier, « Peut-on parler de classes populaires? », *La vie des idées.fr*, 2011.
- Traïni Christophe, ed., *Emotions... Mobilisation !*, Paris, Presses de SciencesPo, 2009.