

## UNE FAILLE DANS LE TRAJET : EXPERIENCES D'EMBOUTEILLAGES AUTOROUTIERS

Christophe Gibout  
Professeur des Universités  
Laboratoire TVES (EA 4477)  
Université du Littoral – Côte d'Opale (ULCO)  
Christophe.Gibout@univ-littoral.fr

Chapeau :

Les véhicules défilent, ils dévorent l'asphalte. Conducteurs et passagers sont comme dans un cocon. Soudain, le rythme de la circulation ralentit. Celui cardiaque des voyageurs inversement s'accélère... Puis, c'est le bouchon qui s'installe, parfois pendant de longues heures. Alors, la chrysalide se rompt et, à l'instar d'un imago, le voyageur opère une nécessaire mue dans sa relation aux autres et à son environnement.

Texte :

Si la compression de l'espace-temps apparaît une donnée d'une ampleur inédite dans l'histoire de l'Humanité avec une recombinaison des barrières spatiales et temporelles sous l'effet de la vitesse (Vincent-Geslin *et al.*, 2015), la question peut se poser en effet de ce qui se joue lorsque, tout à coup, dans le flux continu et le mouvement pensé comme inexorable des transports privés ou collectifs, une brèche s'opère. Même si beaucoup de voyageurs l'anticipent et que des dispositifs communicationnels (informations trafic routier dans les mass-médias, systèmes de géolocalisation embarquée dans les véhicules, etc.) aspirent à la réduire, cette béance étrange surgit inopinément : engorgement inhérent à un trop plein d'automobiles sur un même tronçon routier en un temps court ou encore à un accident ou à des travaux qui entravent l'écoulement des véhicules et provoquent ici un fort ralentissement voire un arrêt total du déplacement. Pour le quidam qui s'y trouve contraint, si s'opère comme une suspension du voyage, mais pour autant il ne s'y passe pas rien. En s'inspirant de la "pensée du tremblement" chère au poète Edouard Glissant (2005), il s'est alors agi pour nous non point de porter sur cet objet du réel des cadres de lecture préconçus mais de nous accommoder d'une perception tremblée d'un artefact instable, d'une appréhension de l'Autre et de son expérience de l'instant qui accueille une nécessaire émotion ainsi qu'une humilité dans la découverte.

Conséquemment, partant d'expériences vécues de bouchons autoroutiers et d'entretiens avec des vacanciers ayant expérimenté cela, il s'agit alors de porter le regard sur ce qui se joue en ces espace-temps où le voyage semble comme suspendu, où les voyageurs entrent dans un entre-deux si caractéristique de nombre de situations sociales présentes : déjà partis mais pas encore arrivés à destination, pris en tension entre le but objectif et les moyens parfois défaillants pour l'atteindre, exacerbés (multipliant les comportements d'agressivité) et capables d'échanges surprenants avec des inconnus (conversation, échanges alimentaires, conseils...), pas complètement détachés des préoccupations du quotidien mais déjà en disponibilité partielle pour rompre avec ce quotidien et expérimenté l'altérité, mise en scène de soi dans et/ou via son véhicule vs construction illusoire d'un quant à soi dans l'habitacle, etc. Autant de situations paradoxales révélant un voyage qui suspend son vol et conséquemment nous dit de ce qui sourd dans nos sociétés contemporaines.

## LE BOUCHON COMME "MISE EN ESPACE DE SOI" (SCHNEIDER, 2013)

La première chose qui nous a été donné à voir et à entendre consiste dans la "mise en espace de soi" (Schneider, 2013), la capacité des personnes *in situ* à s'adapter et à se construire une forme d'environnement qui leur est propre, une forme de territoire qui borne l'image de qui ils sont. En effet, tant que le flux est continu, la vitesse des uns et des autres a une double conséquence. Tout d'abord, elle crée une forme de barrière et de protection via la construction illusoire d'un quant-à-soi dans l'habitacle du véhicule, domaine personnel que chaque personne – conducteur ou passager - désire préserver et qui paraît (r)assuré par la fugacité des échanges avec autrui. Ensuite, elle oblige chacun à une attention accrue dans ses relations aux autres véhicules et mobilise ainsi une capacité singulière à se mouvoir dans un espace complexe, à y mobiliser et faire circuler des objets que sont les véhicules.

L'embouteillage instruit alors d'une nécessaire recomposition de ces rapports sociaux à l'Autre et à l'environnement. Il oblige, souvent rapidement, à se réajuster pour délimiter une représentation de soi qui est donnée à voir à autrui sur un temps plus long. L'instauration de relations entre soi et les autres oblige alors à transformer l'espace largement anonymé de la circulation autoroutière en un espace de la stabilité qui perd de sa capacité de discrétion. Et, nous observons alors la mise en œuvre – plus ou moins rapide selon les individus - de véritables compétences sociales dans la mise en œuvre d'artefacts – objets, rôles, stratégies relationnelles – qui participent d'une véritable mise en scène de la vie quotidienne (Goffman, 1956). Ainsi, pour se protéger du regard prolongé des voisins qui pourrait constituer une intrusion dans l'intimité du véhicule, les uns vont mettre en place des tissus et autres serviettes aux vitres latérales du véhicule, les autres vont caller un oreiller ou un objet dans un angle de vision pour permettre le change d'une personne. D'autres encore, pour tenter d'échapper à une promiscuité subie, vont ouvrir les portes sur le côté qui n'est pas – ou qui est moins – concerné par la présence de véhicules stationnés pour s'offrir une ouverture, substitut précaire à l'évasion et prémisses bien fragiles à l'esprit du large qui motive le déplacement.

## DISTANCE SOCIALE ET PROXIMITÉ SPATIALE DANS LA RELATION A AUTRUI

Dans le même ordre d'idée, semble coutumier le recours à la figuration d'autrui comme étant une non-personne (Goffman, 1956). Pris dans l'embouteillage, soumis au regard et à l'écoute d'autrui, parfois même subissant ses agissements, les voyageurs adoptent une stratégie d'évitement et de dénégation qui vise d'abord à se protéger eux-mêmes. Ils agissent ou parlent en face d'autres personnes comme si ces dernières n'étaient pas là ou n'étaient plus assez une personne pour que cela leur importe. Les vitres et les portières s'ouvrent, les paroles fusent, parfois avec le verbe haut généré par la fatigue, l'excitation du voyage ou la lassitude du temps perdu dans le bouchon. Une telle se change maladroitement à l'arrière d'un véhicule pour enfiler un maillot de bain, préparer son corps au bronzage futur ou assurer les quelques retouches de brunissement qui permettront de faire pâlir d'envie les collègues ou les copines. Un tel éructe contre l'imbécilité des autres chauffeurs qui font chuter sa moyenne kilométrique et retardent son arrivée sur le lieu de villégiature. Des amis ou membres de même famille qui se suivent se hèlent par-dessus les véhicules intercalés, s'invitent au partage d'un sandwich ou d'un rafraîchissement, quand ces derniers ne volent pas par-dessus les voitures ou ne roulent pas sur la chaussée au motif d'un hypothétique gain de temps dans l'échange alimentaire. Pourtant, si cela objectivement perturbe l'Autre et si ce dernier perturbe la relation ainsi mise en branle, un dispositif interpersonnel d'oubli, de déviation ou de reniement révèle sa mise en œuvre pour

évacuer largement la gêne initiée par chacun et que tous retrouvent une forme de stabilité interne et d'équilibre dans des interactions choisies. Contraints par la présence d'un autrui qui leur est imposé, les voyageurs la nient pour reconstruire un espace (inter)personnel qui les protège, les rassure et les met dans une situation de confort accru en leur soustrayant l'obligation de communication avec cet inconnu.

A l'instar de ce qu'E.T. Hall avait constaté dans son ouvrage "la dimension cachée" (1956), nous constatons également qu'une forme de protection apparaît même d'autant plus urgente que le dispositif spatial et temporel – une relation proxémique subie - est générateur de tensions, de stress et d'imprévus qui pourraient exacerber la relation. L'imposition d'un autrui ne devient alors acceptable que s'il peut s'effacer ou si l'on peut se soustraire métaphoriquement à ce dernier, fus-ce par le recours à des artifices, ici les lunettes de soleil ou le pare-soleil qui permettent de soustraire son regard à autrui, là l'inattention polie ou le regard détourné qui jouent du subterfuge pour faire semblant de ne pas être importuné par les comportements excessifs ou discourtois des voisins d'infortune.

#### LE "BOUCHON", UN LIEU DE "TECHNIQUES DE SOI" (FOUCAULT, 1984)

De façon plus surprenante *a priori*, l'expérience du bouchon est apparue propice à la mise en œuvre de "techniques de soi", c'est-à-dire de "pratiques réfléchies et volontaires par lesquelles les hommes, non seulement se fixent des règles de conduite, mais cherchent à se transformer eux-mêmes, à se modifier dans leur être singulier et à faire de leur vie une œuvre qui porte certaines valeurs esthétiques et répondent à certains critères de style » (Foucault 1984 : 16-17).

En effet, l'embouteillage est aussi un lieu de production de soi qui a part liée avec l'esthétique de sa personne ou des objets qui lui sont attachés, une forme d'"utopie interstitielle (...) des bricolages existentiels qui [vont] faire nicher ces petites utopies (...) dans les petits interstices de l'existence, à savoir dans la vie quotidienne" (Maffesoli 2004 : 34). Lorsque le trafic est fluide, cette production est secondaire et sereine, ou elle se destine prioritairement à l'entre-soi (les personnes présentes dans le véhicule) ou aux individus et groupes sociaux qui seront rencontrés à la destination finale. Le ralentissement puis l'arrêt du flux automobile rend comme urgente cette production. Ici, une jeune femme s'empresse de se recoiffer et de remettre une touche à son maquillage afin de présenter à des regards qu'elle pressent comme possiblement plus appuyés du fait de la stabilité de l'environnement. Là, un monsieur ajuste ses montures de lunettes, remet son col de polo et ajuste son bermuda en sortant de son véhicule pour observer ce qui se joue présentement et tenter, par le regard ou par l'interrogation des voisins temporaires, de saisir les motifs de l'arrêt. Là encore, un groupe de jeunes gens ouvre le coffre du véhicule pour prendre de quoi se sustenter mais illico place, bien en évidence, des sacs de marque sportive ou de luxe qui vont masquer des poches plastiques. Les ouvrants ballants laissent échapper une musique qu'ils imposent à leur voisinage mais dont, en réalité, ils veulent surtout qu'elle avertisse fièrement de leur identité culturelle. Ici enfin, une femme âgée affairée à biberonner son petit-fils en profite pour repositionner le fanion sportif que ce dernier à malencontreusement déplacé, cachant/gâchant alors la fierté d'appartenance à une terre et à une histoire. Le véhicule immobilisé devient comme une extension de soi ou de son espace domestique, un lieu de mise en scène de sa vie comme œuvre subjective portée au monde. Derrière cette mue, il y a cependant une posture qui peut cependant vite virer à l'imposture. Travailler à sa différence, à sa singularité, mais en appelant des recettes largement prodiguées,

n'est-ce pas s'asservir à une standardisation des normes et des usages, n'est-ce pas rentrer dans le jeu de l'injonction néolibérale du paraître et de l'individuation?

## L'EMBOUTEILLAGE OU LA MISE EN ŒUVRE D'UNE NOUVELLE INTERSPATIALITE

L'interspatialité désigne, en géographie humaine, le rapport qu'entretiennent les espaces les uns avec les autres. Interagissent-ils ou non, selon les modalités d'emboîtement, d'interface ou de commutation ? L'interspatialité, comme concept, permet ainsi d'aller au-delà des régimes de visibilité des matérialisations d'agencements et rappelle que "les interactions ne peuvent pas être traitées comme s'il s'agissait de gérer la contradiction géographique fondamentale entre contact et écart" (Lévy 2003: 523).

Il nous apparaît que c'est ce qui est donné à observer au sein des embouteillages et ce qui ressort des discours de personnes qui y sont affairées. En effet, le bouchon apparaît comme le point rencontre de différentes spatialités, c'est-à-dire de confrontation d'individus et d'espaces. Engagés dans l'embouteillage, les différents acteurs sociaux se projettent dans une forme d'expérience sociale et spatiale qui génère des connexions, parfois complexes, entre eux et entre leurs usages de l'espace. L'imposition d'un changement de rythme dans la mobilité participe d'une recomposition obligé des liens interpersonnels et des interactions entre leurs activités. L'intense circulation autoroutière génère des interspatialités par interface – c'est-à-dire des interspatialités où, en dépit de la proximité mais grâce à la vitesse, les individus ont des pratiques socio-spatiales marquées du sceau de la limite, de la discontinuité voire de la frontière. Les conducteurs et les passagers s'y croisent mais, absorbés par le mouvement et le trafic, ils n'interfèrent finalement pas – ou qu'à la surface – les uns avec les autres.

A l'inverse, lorsque surgit l'embouteillage, la circulation automobile se mue en immobilité automobile. L'absence de mouvement et de débit au sein du système autoroutier entraîne la mutation de l'espace en lieu. Si "l'espace est un croisement de mobiles (...) en quelque sorte animé par l'ensemble des mouvements qui s'y déploient (...) Un lieu est (...) une configuration instantanée de positions. Il implique une indication de stabilité » (de Certeau 1990 : 173). L'irruption de l'embouteillage, en créant une suspension temporelle et spatiale dans le voyage, autorise alors une interspatialité par emboîtement – des spatialités qui s'engagent les uns dans les autres avec différents niveaux d'intégration (ici, par exemple, la voiture, la chaussée proche, l'autoroute..) - et/ou par cospatialité - la mise en commun des spatialités. Les interférences se font plus fortes, elles se densifient et, en quelque sorte, elles prennent racine dans le bitume. Temporairement, il y a partage contraint – ou forcé – d'un même lieu par les voyageurs qui empruntent une même route. Renforcé encore par l'imposition de l'extérieur de la situation spatiale et par l'incapacité sociale à agir sur elle, ceci entraîne des tensions, des frottements et de la confrontation entre les individus et groupes sociaux en situation de coprésence forcée.

Mais, au travers de ce qui a été montré précédemment, nous observons que, pour affirmer son existence tout en préservant celles des autres, pour assurer la possibilité d'un vivre-ensemble, les voyageurs font montre de ressources surprenantes. Histoire de nous rappeler qu'"Il faudrait accomplir toutes choses et même les plus ordinaires, surtout les plus ordinaires (...) comme si le sort du monde et le cours des étoiles en dépendaient, et d'ailleurs il est vrai que le sort du monde et le cours des étoiles en dépendent" (Bobin 2000 : 20).

## BIBLIOGRAPHIE :

Bobin, C., *L'enchantement simple*, Lettres vives, Castellare di Casinca, 2000.

Certeau (de), M., (1980), *L'invention du quotidien*. Vol. 1. *Arts de faire*, Gallimard, Paris, 1990.

- Foucault, M., *Histoire de la sexualité. II. L'usage des plaisirs*, Gallimard, Paris, 1984.
- Glissant, E., *La Cohée du Lamentin*, Gallimard, Paris, 2005.
- Goffman, E., *The Presentation of Self in Everyday Life*, Doubleday, New York, 1956.
- Hall, E. T., *The Hidden Dimension*, Doubleday, New York, 1966.
- Lévy, J., interspatialité, in J. Lévy et M. Lussault, dirigé par, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 2003.
- Maffesoli, M., "Utopie ou utopies interstitielles", *Diogène*, n. 206, PUF, Paris, 2004.
- Schneider, E., *Économie scripturale des adolescents : enquête sur les usages de l'écrit de lycéens*, Thèse pour le doctorat en géographie, Université de Caen, Caen, 2013.
- Vincent-Geslin, S., Ravalet, E., Kaufmann, V., " De nouveaux usages de la vitesse ? Réseaux, territoires et société", *Recherche Transport Sécurité*, Vol. 2015, n°1, IFSTTAR/NecPlus, Paris, 2015.

#### BIOGRAPHIE DE L'AUTEUR :

Christophe Gibout est un sociologue français, Professeur en aménagement et urbanisme à l'Université du Littoral – Côte d'Opale où il enseigne la sociologie, la géopolitique et le développement local dans les filières en géographie, en sciences du sport, en développement territorial et en tourisme. Ses recherches actuelles portent sur les usages, pratiques et théories de l'espace public. Il interroge également les objets récréatifs et environnementaux en tant qu'ils participent d'une reconfiguration à l'œuvre de l'être-ensemble dans les sociétés contemporaines.