



HAL
open science

Entre-Deux

Daniel Terrolle

► **To cite this version:**

Daniel Terrolle. Entre-Deux. Ferveurs contemporaines. Textes d'anthropologie urbaine offerts à Jacques Gutwirth, réunis par Colette Pétonnet et Yves Delaporte, Collection Connaissance des hommes, L'Harmattan, pp.243-259, 1993. halshs-00004494

HAL Id: halshs-00004494

<https://shs.hal.science/halshs-00004494>

Submitted on 26 Aug 2005

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.

« ENTRE-DEUX »

Daniel Terrolle

[Référence de publication :

Terrolle Daniel, « 'Entre-Deux' », *Ferveurs contemporaines. Textes d'anthropologie urbaine offerts à Jacques Gutwirth, réunis par Colette Pétonnet et Yves Delaporte*, Paris, L'Harmattan (collection Connaissance des Hommes), 1993, pp. 243-259 [ISBN 2-7384-2240-3]

Cf. Sommaire en Open Archives : oai:halshs.ccsd.cnrs.fr:halshs-00003996_v1

URL <http://halshs.ccsd.cnrs.fr/halshs-00003996>]

Quoi de plus banal que de prendre le train pour se déplacer d'un lieu à un autre ? Tout un chacun y a recours et les apparences de cette banalité semblent, a priori, offrir peu d'intérêt à l'investigation ethnographique. En effet, ni les espaces traversés – il n'est pas question ici de voyages transcontinentaux –, ni le séjour prolongé en wagon – qui n'excède pas dans ce cas trois heures et demie –, n'offrent un décentrement attrayant ou le risque d'un exotisme redoutable ! Il s'agit seulement de prendre comme objet d'étude une communauté passagère de déplacement, rassemblée dans l'espace-temps particulier du transport en commun ferroviaire, entre Paris et la province.

Un tel choix relève en partie de la situation de l'ethnologue, résidant en Auvergne et travaillant à Paris, qui, de fait, est amené à utiliser hebdomadairement ce moyen de transport depuis une dizaine d'années. Il relève aussi de sa propre curiosité professionnelle qui, après une attitude d'observation flottante (Pétonnet 1982), a trouvé qu'il y avait là matière à exercer de manière plus systématique l'artisanat de sa discipline.

Au terme de trois années, plusieurs fruits ont mûri, chacun dans des registres différents de la recherche : les méthodes d'enquête, la problématique, la construction de l'objet.

L'enseignement du terrain

Comme de nombreux terrains situés dans le champ des sociétés complexes celui-ci s'inscrit en marge des convenances ethnographiques classiques : en effet, nulle longue durée ici, malgré la répétition, nulle relation d'enquête patiemment négociée et élaborée puisque cette dernière est au contraire subreptice et tacitement limitée au cadre provisoire dans lequel elle se noue ; nul aveu nécessaire d'une présence équivoque puisque l'ethnologue est d'abord un voyageur par nécessité que la situation mobilise. Tout entier soumis aux aléas de l'enquête, c'est-à-dire au caractère fortuit, du moins en apparence, du voisinage choisi ou non par le passager qui décide de s'installer à côté de lui, le chercheur ne peut, au mieux, que faciliter cette proximité. Et quand bien même cela serait, qu'il attendrait, parfois en vain, la possibilité d'instaurer un début de communication. Pour avoir voulu hâter cela au début, par méconnaissance et par maladresse, il comprit très vite, à ses dépens, qu'il hypothéquait tout contact riche et que, de fait, il était condamné à la patience de l'affût. Nul moyen de forcer le destin sous peine de le rendre contraire. La volonté en la matière ne peut donc s'exprimer que dans une disponibilité permanente et attentive.

La chose n'est d'ailleurs pas toujours si aisée pour lui, qui, parfois préoccupé par d'autres soucis que celui de l'enquête ou fatigué et bercé par le mouvement du train, préférerait s'abandonner à ses réflexions intérieures ou au sommeil. De ces deux échappatoires, la seconde s'est avérée souvent plus bénéfique que la première : d'abord, parce que, reposé, sa disposition à l'écoute, sa disponibilité, sont meilleures. Ensuite, parce que cet abandon même, instaure, impose, de fait, une intimité (Pontalis 1989) dont, au réveil, le sujet s'excuse : « Où sommes-nous ? Avons-nous passé telle gare ?... J'ai dû m'endormir ». Qui n'a pas été tour à tour témoin et victime de cette inclination envers Hypnos (et parfois envers son compère Morphée), dans de telles circonstances, et observé la détente des corps jusque-là guindés, renouant avec des postures infantiles, la sérénité des visages avant cela crispés, la libération de sonorités intimes jusqu'alors contenues (ronflements, balbutiements, flatuosités diverses) ? Tous ces aveux publics, plus ou moins généralisés suivant l'horaire du train emprunté¹, outre leur caractère quelque fois cocasse – qui suscite une connivence à travers les regards des passagers éveillés – créent une ambiance collective d'intime humanité qui a comme conséquence une tacite et mutuelle compréhension. Lorsque le dormeur s'éveille, il prend conscience de l'incongruité supposée de son attitude et croit bon de s'excuser, à tout hasard, pour ce qu'il aurait fait pendant son sommeil, à coup sûr pour la confusion que son comportement a impliqué entre public et privé.

1. Ces faits sont courants dans les trains matinaux (départ à 5 h 47, à 6 h 03, à 8 h 36, de Clermont-Ferrand ; ou départ à 7 h 03, à 8 h 58 de Paris-Gare de Lyon) et de fin de journée (départ à 18 h 56 de Paris-Gare de Lyon ; ou départ à 18 h 01, à 19 h 30 de Clermont-Ferrand), au point que certains contrôleurs ont la délicatesse de ne point réveiller les voyageurs si leurs billets sont placés en évidence sur la tablette.

Image non libre de droits

« Emportée par Hypnos, le temps d'un voyage... »

Copyright André Jacquemin, *Dans l'autorail Nancy-Epinal*. Dessin à la mine de plomb, 1973.

Souvent, c'est à partir de l'équivoque de cette transgression involontaire mais ô combien suggérée par le voyage (où l'activité onirique prend le relais des déplacements dans l'espace et le temps), lors de laquelle la personne s'est donnée, intimement, à voir et à entendre, qu'un dialogue jusque-là très hypothétique s'est engagé. Ainsi, renouant avec la logique toujours surprenante de l'enquête ethnographique où « c'est en ne cherchant pas que l'on trouve », l'ethnologue comprend alors, qu'en s'abandonnant au sommeil, il a impliqué, entraîné l'autre dans son intimité bien plus qu'en tentant auparavant d'échanger quelques mots avec lui. Ceci dit, cette recherche n'a pas mobilisé que le sommeil du chercheur ! L'observation participante y a fortement contribué, permettant, par son exercice constant, de collecter une part importante des matériaux.

Or, s'il est un bénéfice indéniable à accorder au crédit de l'ethnographie c'est bien cette présence « observante », sur le terrain, qui fait de l'ethnologue un témoin attentif des faits. Son artisanat besogneux et lent est aux antipodes de la pratique d'une magie spéculative du discours qui, fondée sur la séduction du Verbe, escamote le réel.

En fin de compte, même quand il n'a pas le choix unilatéral des méthodes d'enquête (mais n'est-ce pas toujours plus ou moins le cas selon les terrains ?), même lorsque la répétition continue se substitue à la durée étale, même lorsque le groupe social est étudié non plus selon la permanence de ses membres mais selon celle de la situation, immuable, dans laquelle il se constitue, l'ethnologue trouve la possibilité d'exercer sa discipline en s'adaptant et en l'adaptant, sans cesse de nouveau, à la spécificité de chaque terrain. Sans doute l'ethnologie des sociétés complexes et industrielles implique-t-elle, de par l'organisation même de ces sociétés, cette adaptation permanente que l'ethnologie des sociétés exotiques ou rurales mobilisait moins systématiquement. Ainsi, dans ce champ particulier, faut-il, avec la construction de chaque nouvel objet, élaborer une stratégie d'enquête adaptée, bien souvent dictée par les impératifs du terrain.

La problématique

Pour rendre compte du sujet tel qu'il a été défini, il est nécessaire, tout d'abord de montrer comment ces voyageurs sont amenés à s'agréger, selon des étapes successives au cours desquelles les choix individuels conditionnent l'appartenance collective à venir. En effet, avoir recours à un moyen de transport par rapport à un autre, mobilise diverses variables comme l'économie (coût du déplacement), le temps (rapidité du déplacement, mobilité en amont et en aval de celui-ci, mais aussi horaires de départ et d'arrivée), les représentations (le confort, la sécurité). Chacun, en fonction de sa situation et de l'appréciation de ces variables, est donc amené à choisir entre l'utilisation de l'automobile, celle du train et celle du bateau ou de l'avion. Dans le cas d'un moyen de transport en commun, s'ouvrent alors d'autres choix comme celui de la « classe » (« affaire », « touriste », « 1^{ère} » ou « 2^{ème} ») et de

l'emplacement : dans le train cela peut être en secteur « fumeur » ou « non-fumeur », « côté couloir » ou « côté fenêtre », en « marche avant » ou en « marche arrière ». A chaque étape de ces choix successifs, le voyageur conditionne sa localisation au sein du groupe. Et cela, qu'il le fasse par anticipation, en réservant sa place², ou qu'il le fasse in situ en ajoutant alors à la péréquation précédente d'autres éléments de la réalité à laquelle il est confronté pour jeter son dévolu sur un fauteuil : par exemple, la présence de places déjà réservées ou occupées, l'existence de voyageurs dont la proximité serait susceptible de le gêner (enfants agités, animaux, groupe en déplacement, etc.), ou de le mettre à l'aise comme l'absence de voyageurs et la possibilité d'occuper un espace plus important.

A ces choix, que chaque voyageur effectue régulièrement, s'ajoutent différentes manières de « marquer » le territoire lorsqu'il en prend possession : ainsi, la façon de placer ses bagages (à côté de lui, sur le siège voisin, ou par terre, au lieu de les déposer dans le porte-bagages au-dessus), la manière de s'installer sur la banquette (en empiétant négligemment sur l'emplacement voisin ou, au contraire, en n'investissant que l'espace imparti à sa personne) sont des signes manifestes qui participent d'un code commun. Des stratégies raffinées d'occupation de l'espace, entrent ainsi en interaction, si ce n'est en concurrence, les unes avec les autres. Il est courant, par exemple, d'assister dans les wagons « Corail », en seconde classe, lorsque les premiers voyageurs montent dans le train, à des démonstrations achevées de ce type de stratégies. L'ethnologue, à la longue, remarquera sans surprise que les voyageurs passés maîtres dans cet exercice sont des « pendulaires », c'est-à-dire des habitués réguliers de la ligne. A ce propos, il notera l'extrême propension de ceux-ci à choisir, à chaque voyage, la même place, attitude dont il sera lui-même victime et qu'il sera obligé de combattre pour la pertinence de l'enquête.

Toutes les places ne sont donc pas équivalentes dans un wagon (tout comme dans n'importe quel moyen de transport d'ailleurs). De la même manière, tous les voyageurs ne sont pas égaux dans l'expérience du transport en commun. Dans ces conditions, il reste à démontrer comment un ensemble disparate de personnes, en majorité inconnues les unes des autres et aussi provisoirement regroupées, forme une communauté à la fois passagère et homogène.

Le chercheur peut souligner que le statut de voyageur, dans un transport en commun, renvoie à une adhésion et à une définition juridique bien précise : il faut avoir acquitté le prix d'un billet auprès de la S.N.C.F., c'est-à-dire avoir acheté des kilomètres à parcourir (et non une place assise qui s'acquiert au prix supplémentaire d'une réservation), pour jouir de ce statut. Il faut également, pour, selon le règlement, ne pas se trouver « en situation irrégulière », avoir « composté » son billet avant de monter dans le train adapté à la destination choisie. Tout manquement au respect de cette procédure fait de chacun, suivant l'erreur commise dans le continuum

2. Sauf que, de manière assez surprenante, il n'est pas possible de réserver sa place selon le sens du déplacement du train.

réglementaire, un hors-statut plus ou moins manifeste et sanctionné en cas de contrôle. La sanction permet au contrevenant qui s'y soumet, c'est-à-dire qui l'accepte, de réintégrer la communauté juridique constituée par l'ensemble des voyageurs. Tout refus et insoumission à cette sanction entraînent – et le chercheur en a été témoin – le débarquement du voyageur récalcitrant à l'arrêt suivant : c'est-à-dire la rupture et l'exclusion de fait de la communauté des passagers (donc l'interruption du voyage). Ce refus fait donc basculer le voyageur jusque-là en situation irrégulière dans un statut de délinquant remis entre les mains de la police à la gare où il a été débarqué ; mais ce stade extrême est rarement atteint. Pour ce faire il faut que le contrevenant refuse manifestement de se soumettre à la sanction encourue et qu'il bafoue publiquement l'autorité du contrôleur chargé de l'application du règlement. Plus couramment, le quidam proteste de sa bonne foi publiquement et finit par accepter de se soumettre à la sanction soit immédiatement en réglant l'amende, soit en différant ce règlement après avoir témoigné de son identité auprès du contrôleur (assermenté) qui l'exigeait. Il y a donc bien une communauté juridique des voyageurs qui entretient avec la S.N.C.F. une dialectique permanente à propos des droits et des devoirs réciproques qui les lient. Ainsi, un retard à l'arrivée, un incident immobilisant le train ou affectant le confort des passagers (interruption de la ventilation et de la climatisation, de l'éclairage, impossibilité de trouver une place assise à cause de l'encombrement du train), alimentent un débat à dimensions juridiques entre les voyageurs d'abord, puis entre ceux-ci et les contrôleurs. Il est fréquent d'ailleurs que ces derniers s'y soustraient quand ils ne peuvent pas remédier aux causes qui le suscitent et lorsque celles-ci n'affectent pas la sécurité des voyageurs : la surcharge en passagers d'un convoi implique généralement une attitude de confinement des contrôleurs dans leur compartiment spécifique pendant toute la durée du voyage !

L'autre dimension qui rassemble et homogénéise cet ensemble, initialement disparate, de personnes est à saisir dans le champ symbolique où elle prend sens : si, comme l'avait remarquablement démontré Julian Pitt-Rivers (1986) à propos du voyage en avion comme rite de passage, il est possible d'analyser le voyage en train selon des procédures identiques, dans quels termes le partage collectif des différentes étapes (préliminaires, liminaires, postliminaires (Van Gennep 1909) nous permet-il de comprendre la communauté de voyageurs en train ?

La construction de l'objet

Pour tenter de répondre de façon pertinente à cette question, il est avant tout nécessaire de montrer en quoi le voyage en train est structuré comme un rite de passage, avec trois périodes successives qui le rythment : la séparation, la marge et l'agrégation.

Tout voyage est, par définition, un déplacement entre un lieu d'origine et un lieu de destination qui se fait également, dans le temps, entre un horaire de

départ et un horaire d'arrivée. Un voyage se situe donc dans une fraction concomitante de l'espace et du temps : c'est d'ailleurs pourquoi, dans nos sociétés, la référence de l'unité de l'un à celle de l'autre est, à ce propos, permanente³ : d'où, pour le Clermontois le sentiment très vif d'être plus éloigné de Paris, puisqu'il lui faut entre trois heures huit minutes et trois heures trente minutes pour parcourir les quatre cent vingt kilomètres ferrés qui relient sa ville à la capitale, qu'un Lyonnais qui ne met que deux heures pour couvrir une distance de cinq cent douze kilomètres !

Prendre le train nécessite d'effectuer tout un ensemble d'actes préalables au départ *stricto sensu*. L'anticipation d'un déplacement, généralement vécue comme le gage de sa réussite, mobilise le voyageur à venir pendant une période précédant son départ. Il y a les diverses démarches à effectuer auprès de la S.N.C.F., par téléphone pour connaître les horaires, à la gare pour prendre son billet (et parfois sa réservation) : par rapport à cela il y a ceux qui le font au dernier moment et ceux qui le font quelques jours avant. Il y a des bagages à préparer et ceci, généralement pour les bagages à main, doit concilier à la fois les nécessités de l'encombrement et du poids réduits et celles de satisfaire à l'indispensable : comment prévoir de s'habiller (pour voyager mais aussi à l'occasion de son séjour) en tenant compte du temps qu'il fait mais aussi des renseignements fournis par la météorologie ? Comment pourvoir, de la même façon, à sa toilette et à son hygiène ? Comment également, en cas de traitement médical suivi, ne pas interrompre celui-ci lors de ce déplacement ? Comment s'alimenter pendant le voyage (en prenant soin de préparer et d'emporter des nourritures de voyage ou en les achetant à la gare ou dans le train) ? Comment envisager de se munir, pour les pendulaires, de ce qui est nécessaire à leur travail et qui sera susceptible, parfois, d'être effectué déjà, dans le train ? Comment anticiper un certain confort en emportant un baladeur, un livre, ou en achetant des journaux et revues à la gare ou dans le train, pour les fumeurs en ayant leur réserve de cigarettes, pour d'autres en prévoyant des bonbons, de l'eau de Cologne... ? La liste est longue et sans doute ne sera-t-elle jamais exhaustive tant les habitudes, les manies des uns et des autres entrent en jeu pour la dresser ! Tant surtout le voyage crée une situation d'angoisse due aussi bien à l'anticipation de la séparation d'avec « chez soi » et les siens qu'à la peur de ne pas être prêt à temps ! La tension de cette préparation où le voyageur oscille entre la gestion d'un présent où il doit anticiper l'avenir et celle d'un avenir où il doit s'arracher au présent, entre le connu et l'inconnu, exacerbe bien des traits de caractère si ce n'est des pathologies ! Les comportements expriment souvent cela : certains n'arrêtent pas de se renseigner, plusieurs fois, si c'est le bon quai, le bon train, tant auprès des agents de la S.N.C.F. qu'auprès des autres voyageurs. D'autres arrivent longtemps à l'avance à la gare, jusqu'à une demi-heure et parfois trois quarts d'heure avant le départ du train. Certains égarent leur sac, leur billet, leur

3. « Le primitif compose avec le temps, le temps social parfait ne compose avec personne, ni avec rien, pas même avec l'espace, puisque l'espace n'existe plus qu'en fonction du temps nécessaire pour le parcourir », André Leroi-Gourhan (1965 : 147).

argent, dans la plus grande confusion. Beaucoup transpirent, sont fébriles, énervés⁴, inquiets, angoissés, parfois au bord des larmes. Ceux qui sont accompagnés sont émus (tout comme ceux qui les accompagnent d'ailleurs), malgré les sourires réciproques qu'ils s'adressent. Ils échangent des recommandations, des conseils, des mises en garde. Ils réaffirment leur attachement mutuel, leur affection, leur amour, promettent de téléphoner, d'écrire. Ils tentent de se rassurer réciproquement jusqu'à l'annonce ultime du départ imminent. Les gestes prennent alors le relais des mots : on se serre la main, on s'embrasse, on s'étreint, puis, une fois monté dans le wagon, les portes fermées automatiquement, il ne reste plus que les signes que l'on échange, à travers les vitres, qui tentent de réitérer tout ce qui vient d'être déjà dit. Enfin le train s'ébranle, on agite la main de part et d'autre. Certains tentent de prolonger cet ultime moment en accompagnant, sur le quai, le déplacement du train. Le convoi prend de la vitesse. C'est fini. Ainsi s'achève la préparation du voyage et, avec elle, la première période du rite de passage définie par Van Gennep comme celle de la séparation. Elle comprend elle-même de multiples séquences cérémonielles, de nombreux franchissements de seuils comme celui du logement lors du départ, ceux de la gare (hall, compostage, quai), ceux enfin du wagon (la porte extérieure et celle séparant la plate-forme de l'intérieur du wagon).

L'inquiétude si ce n'est l'angoisse qu'elle génère, tant chez le voyageur que parmi ses proches, prend sa source dans les connotations symboliques, indéniablement mortifères, que tout voyage entretient avec le « dernier voyage », celui de la mort. Bien sûr, il y a le risque inhérent à tout déplacement : l'accident ferroviaire n'est jamais totalement absent des pensées et il suffit parfois seulement d'un incident (un « arrêt inopiné en pleine voie », selon la formule employée par les contrôleurs, annoncée au micro), pour que surgissent à travers le discours des voyageurs des interrogations révélatrices. Par ailleurs, l'ethnologue a pris acte de la gestion de cette probabilité de l'accident dans certains choix avoués de wagons et de places : ainsi, certaines personnes (généralement des pendulaires), délaissent les wagons de la tête du train au profit de ceux de la queue, moins dangereux en cas de déraillement de la motrice. A propos des places, en wagon « Corail », le choix de celles, en marche arrière (de façon à ne pas être projeté en avant en cas de choc), situées à la hauteur des montants (et non des fenêtres), vers le milieu du wagon (et non en tête ou en queue, réputées plus fragiles), semble assurer la sécurité maximale. Il faut cependant noter que ces arguments, où les références techniques le disputent aux fantasmes, concordent également avec une certaine logique du confort : en effet, peu de voyageurs montent en queue de train (alors que bien souvent ils s'entassent en tête ou au milieu) ; quant aux places désignées plus haut, elles semblent peu recherchées car le paysage est masqué par les montants (ce dont les pendulaires se moquent) et car nombre

4. L'usage des toilettes étant interdit pendant le stationnement en gare, on assiste à une fréquentation proche de la saturation à deux moments du voyage : juste après le départ et juste avant l'arrivée.

de personnes préfèrent voyager dans le sens de la marche, même si elles ne risquent pas d'être indisposées par le sens inverse. Quoi qu'il en soit, au-delà du discours qui anticipe l'accident, l'inquiétude est surtout motivée par l'analogie symbolique avec la mort et ce qu'elle inaugure du voyage du mort : en effet, tous les différents cérémoniels jalonnant la période de séparation concourent à cette logique ultime, si bien exprimée par le poète : « Partir, c'est mourir un peu⁵... ».

La seconde période, dite « période liminaire » ou « de marge » (Van Genep), est celle du voyage proprement dit. Elle concerne toute la durée du déplacement et, potentiellement, tout l'espace intérieur du train : à ceci près que cet espace n'a pas un statut homogène. En effet, s'il est possible de circuler à travers le train, le stationnement provisoire n'est autorisé que dans certains lieux (au bar, sur les plates-formes aux deux extrémités des wagons, dans les toilettes). Le stationnement permanent ne concerne que la place du voyageur. De fait, en cas d'encombrement, ces règles sont transgressées sans susciter l'intervention des contrôleurs (sauf pour l'usage des toilettes où une occupation anormalement longue provoque, de la part des autres voyageurs, une inquiétude envers l'occupant).

Le temps du voyage n'est pas, lui non plus, totalement homogène. Rythmé par les arrêts successifs, les descentes ou les montées des voyageurs, il est organisé selon des séquences dont la durée et la place, dans le continuum, autorisent ou non certains choix : par exemple, de Clermont-Ferrand à Paris, la dernière séquence correspond à une durée continue de deux heures qui est souvent utilisée pour pouvoir se rendre au bar sans crainte de se faire voler ses bagages (incident qui est possible au contraire, lorsqu'un arrêt intervient alors que le voyageur s'est absenté pour consommer). Pour les pendulaires, c'est cette scansion du voyage qui règle leur repérage dans l'espace parcouru par le train : l'ordre immuable des arrêts, la durée des différentes séquences entre ceux-ci, devient l'échelle de connaissance et de référence, prioritaire sur celle du paysage articulé à l'espace.

Dans le champ clos qu'est un train, les voyageurs forment une communauté particulière. Celle-ci, à l'instar de toutes les autres, est structurée en sous-groupes différenciés. Le premier ordre de cette différenciation interne est sans nul doute la « classe » choisie pour voyager, qui implique une stricte appartenance spatiale. Il n'y a pas de confusion possible entre un wagon de première classe et un wagon de seconde classe : l'organisation de l'espace (moins saturé en première classe, avec 58 places, alors qu'il y en a 86 en seconde dans des wagons de même type), les matériaux utilisés pour leur aménagement, les couleurs, la qualité différente de leur isolation sonore (par rapport aux bruits de roulement), viennent renforcer, de fait, l'affichage officiel

5. Edmont Haraucourt (1856-1942), *Rondel de l'adieu* :
 « Partir, c'est mourir un peu ;
 C'est mourir à ce qu'on aime :
 On laisse un peu de soi-même
 En toute heure et en tout lieu. »

d'affectation. Si cette différenciation, fondée sur un discriminant économique⁶, recoupe en grande partie celle des classes sociales, il faut cependant remarquer qu'elle ne coïncide pas systématiquement avec elle : en effet, nombre de personnes aisées préfèrent, lorsqu'elles se déplacent à leurs frais sur des parcours de moyenne longueur, voyager en seconde classe. D'autre part, il arrive également, bien que ce soit plus rare, que des voyageurs modestes bénéficient, dans le cadre de déplacements professionnels, d'indemnités leur permettant de voyager en première classe. Il en est de même pour des retraités qui, grâce aux réductions (50 %) dues à leur carte Vermeil, font ce choix. En fait, l'appartenance communautaire est fondée sur le respect statutaire évoqué précédemment : les contrôleurs veillent en permanence à ce que l'état de fait corresponde à l'état de droit.

Dans cet esprit, la structure communautaire duale se raffine selon l'indépendance ou la dépendance tabagique : le fait de choisir de fumer, à sa place, pendant le voyage, ou l'inverse, détermine l'appartenance à un sous-groupe particulier, au sein des groupes précédents. Il est à remarquer que là aussi, en dehors de comportements radicaux, la cohérence de cette différenciation n'est pas toujours totale : en effet, de nombreux fumeurs tolèrent de ne pas fumer à leur place (et donc de voyager en « non-fumeurs »), quitte à s'absenter régulièrement pour satisfaire ailleurs leur désir, tout comme nombre de voyageurs qui ne fument pas ne semblent pas gênés par l'occupation de places dans l'espace imparti aux « fumeurs ». Cette marge de variabilité des choix est en train de se réduire du fait des nouveaux règlements sanitaires appliqués aux lieux publics et aux espaces de transports en commun : l'ancienne répartition équivalente de l'espace entre fumeurs et non-fumeurs a été modifiée (en 1990) au profit des non-fumeurs (70 % des places), alors que celui concédé aux fumeurs est actuellement, en seconde classe, inférieur aux 30 % réglementaires et que son accès n'est pas interdit aux non-fumeurs (ce qui est strictement le cas, par contre, pour les fumeurs dans l'autre secteur). D'autre part, il est à noter que cette réglementation n'est pas appliquée aux premières classes qui jouissent du même statut de répartition égalitaire de l'espace entre les deux catégories. Le durcissement de cette réglementation à partir du 1er Juillet 1992 (où des amendes de 200 F seront infligées aux voyageurs coupables de fumer sur les plates-formes, dans les couloirs, dans le bar (ce qui est encore toléré), va renforcer les attitudes d'intolérance réciproques : déjà, certains fumeurs réclament l'interdiction d'accès aux non-fumeurs relativement au faible nombre de places qui leur sont allouées.

Enfin il est une catégorie médiane à ces différents groupes et sous-groupes qui, tout en participant de ceux-ci, s'en différencie notablement : ce sont les « habitués », ces pendulaires déjà évoqués, installés si ce n'est cristallisés dans la répétition (souvent hebdomadaire) du voyage. Celle-ci, qu'elle soit vécue individuellement ou à plusieurs (tels ces joueurs de cartes,

⁶. Les prix des billets, en juin 1992, aller-retour Clermont-Ferrand / Paris, sont les suivants : 439 F en seconde classe et 656 F en première.

par exemple, qui utilisent les rares quatre places en vis-à-vis), entraîne une chronicité des comportements indécidable par le voyageur occasionnel. Elle génère également des connivences et parfois des relations qui se nourrissent de la synchronisation réitérée des déplacements⁷.

Cependant des codes collectifs transcendent les appartenances précédentes, tout en les confortant. Il s'agit d'usages réciproques, de comportements, de manières de faire et de dire qui relèvent de la situation, assez particulière, du voyage. Ainsi, l'accès à une place fait généralement l'objet d'une négociation raffinée entre le nouveau venu et le premier installé. « Cette place est-elle prise ? Y-a-t-il quelqu'un à côté de vous ? » sont, de manière courante, les expressions employées pour négocier l'acceptation d'un voisinage, sur un mode impersonnel. Ces questions entraînent la plupart du temps des dénégations de la part du premier installé qui ne l'engagent pas personnellement dans l'accueil du nouvel arrivant. « Puis-je m'asseoir ici ? Est-ce que je peux m'installer ? » force l'interlocuteur à acquiescer et l'implique un peu plus. S'asseoir de fait à une place, sans préliminaires particuliers, n'est possible que si le premier installé ignore délibérément du regard la quête du nouvel arrivant et adopte donc, le premier, une attitude peu amène, ou si l'occupation de la place n'est que ponctuelle (pendant une étape seulement sur l'ensemble du parcours). De la même façon, le rangement des bagages est soumis à l'usage : en dehors des bagages encombrants (qu'il est recommandé de laisser à l'entrée du wagon dans des porte-bagages placés à cet effet), chacun s'efforce de ranger les siens à proximité de sa place (au-dessus). Chaque fois que le train est chargé, cette place doit être négociée avec précaution car le porte-bagages est encombré. Chacun veille à ne pas écraser les bagages de ses voisins, à ne pas froisser les vêtements disposés là, ce qui n'est pas toujours aisé compte tenu de l'accessibilité difficile. Souvent, la courtoisie mobilise certains jeunes hommes envers des personnes âgées manifestement en difficulté. La plupart du temps, l'usage est établi d'attendre la manifestation d'une demande pour y répondre. Il en est de même à propos des passagers arrivant en couple ou en famille et qui, n'ayant pas retenu de places, se retrouvent dans l'obligation de voyager séparés : là aussi, suivant les situations, des propositions d'échange de places sont faites spontanément (lorsqu'il s'agit de mères avec de jeunes enfants ou de couples âgés), ou bien des échanges ont lieu à la suite d'une demande. Enfin, il est d'usage de ne pas occuper une place « marquée » par un passager même si l'imprudent s'est absenté sans laisser un signe manifeste à sa place (revue, journal, etc.), il y a toujours un voyageur du voisinage pour signaler au nouvel arrivant que cette place est déjà prise. La surveillance des bagages obéit également aux mêmes règles, en cas d'absence momentanée des uns ou des autres. Il s'agit donc d'attitudes où la réciprocité, au sein de la communauté, est forte. Pour s'en convaincre, il suffit d'assister à quelques rares cas de transgression qui sont

7. Cette forme de sociabilité qui se tisse dans la répétition de la discontinuité (qu'elle utilise comme une continuité), est bien connue des utilisateurs quotidiens du métro parisien et des trains de banlieue.

toujours collectivement sanctionnés soit par une désapprobation verbale soit par le recours au contrôleur qui est mis alors en situation d'arbitre. Ces codes communautaires connaissent, plus couramment, des transgressions redoutables qui impliquent, de la part de la communauté des passagers une véritable hantise envers leurs auteurs : il s'agit du comportement collectif de groupes déjà constitués avant le voyage (classes en voyage de fin d'année, groupes du troisième âge en voyage organisé, groupes d'agriculteurs venant au salon de l'agriculture, groupes de syndicalistes ou de manifestants convergeant vers Paris, groupes de professionnels divers, etc.). Ces groupes entrent en effet en concurrence avec le reste de la communauté : le voyage exacerbant les liens qui les unissent, leur comportement se situe toujours à la limite de la provocation : cris, rires, chants, interpellations bruyantes contrastent avec le niveau sonore habituel de la communauté ambiante. Leurs déplacements incessants (entre le bar et leurs places, aux toilettes) créent une agitation inhabituelle. Quand il ne s'agit pas de véritables monômes (telle cette « chenille » formée un jour par une soixantaine de retraités, hommes et femmes, qui traversa tout le train, dans les deux sens, en chantant !) qui provoquent un certain désarroi parmi les passagers. Dans de tels cas de figure, ces derniers commentent, *mezza-voce*, les excès des premiers en prenant leur mal en patience. De fait, les formes de sociabilités encombrantes de ces groupes ne sont guère en harmonie avec celles, plus subtiles, qui existent dans la communauté habituelle des passagers : cette dernière, provisoire, généralement constituée de personnes anonymes les unes pour les autres, autorise des rapports très feutrés protégeant l'autonomie de chacun et respectant son individualité. Dans un espace et un temps clos qu'il s'agit de partager alors que l'on se méconnaît, une telle éthique des rapports interpersonnels rend les choses plus faciles à chacun.

Ceci ne veut pas dire pour autant que chacun soit condamné à la solitude du voyage et nombreux, au contraire, sont les exemples d'échanges interpersonnels importants, lors de rapports de voisinage, dans cette situation particulière. Tout se passe en fait, comme si, sous la protection de l'anonymat, le voyage mettait en branle des transferts de paroles ; comme si, à l'occasion de rencontres aussi subreptices que celles-ci, des personnes « se vidaient », « se déshabillaient », « s'exposaient nues », à travers des récits incœrcibles de leur vie et de leur intimité, devant un étranger (Pétonnet 1987 ; Pontalis 1989). De telles attitudes laissent l'ethnologue songeur car, spécifiques de cette situation, elles témoignent d'une transgression des codes habituels de sociabilité. A moins qu'elles ne soient une expression habituelle dans une situation qui ne l'est pas. Faut-il voir là la manifestation, justement, du caractère de « marge » dans laquelle la communauté se trouve ? Le chercheur serait tenté de le penser pour avoir voulu, sans succès, dépasser le cadre même de ces rencontres. Une demande de carte professionnelle (en lui tendant la sienne) auprès d'un voyageur rencontré eut ainsi pour effet de créer un malaise et de faire revenir l'échange à un mode habituel : les identités établies n'autorisaient plus l'échange libre antérieur. De la même façon, la rencontre inopinée, lors de démarches administratives, d'un ancien interlocuteur « de

voyage », se déroula dans un climat ambigu. De fait, personne ne tient à ce type de retrouvailles, puisque la relation élaborée dans l'espace-temps du voyage est strictement contenue dans celui-ci. La force de cet impératif est telle que ces rapports, souvent intenses, rejoignent les rêves ou les limbes, c'est-à-dire la réalité évanescence de ce qui n'est pas nommé. L'étrange intimité du voyage ne serait-elle alors qu'une intime étrangeté, une « mention marginale » sans amont et sans aval, essentielle et inutilisable ? Quels sens peuvent donc avoir toutes ces confidences, tous ces récits de vie, tous ces aveux échoués au gré des rails lors de ces huis-clos ferroviaires ? Faut-il les entendre comme des confessions spontanées et volontaires impliquées par la présence latente de la mort et de l'angoisse ? Sont-elles le fruit hystérique de contentions sociales qui trouve, ici et maintenant, l'occasion de s'abandonner, de couler comme un trop-plein irrépressible dans une oreille anonyme mais attentive ? Sont-elles tout simplement cet « en marge » nécessaire que chaque société possède, comme des lieux d'aisance, indispensables à la pérennité de son fonctionnement ? Faut-il voir en elles, par rapport à l'effort permanent de toute culture à produire de la continuité, les effets d'un surgissement inéluctable de discontinuités ? De ce point de vue, les situations liées à l'accidentel ne provoquent-elles pas des effets semblables : agrégation sociale immédiate, sociabilité spontanée, discours anonymes saturés de confidences personnelles ?

Sans nul doute cette situation d'« entre-deux » ferroviaire s'inscrit dans la discontinuité dont les acteurs abusent d'autant plus qu'ils en connaissent le terme. La fin du voyage la clôt irrémédiablement.

Chacun se rhabille, récupère ses bagages, se prépare à descendre, à franchir des seuils. Le train s'arrête, et libère les voyageurs. Commence alors la dernière période, « l'agrégation », avec laquelle s'achève le voyage. A partir du moment où les voyageurs mettent pied à terre, et, cheminant sur le quai, gagnent la salle d'arrivée, l'ancienne communauté se dissout instantanément. Chacun est dans ses pensées. Certains, attendus, cherchent du regard, font des signes, saluent, embrassent, serrent contre eux ceux qui sont venus les chercher. Les bagages changent de mains, les informations s'échangent, les rites d'agrégation s'accélèrent. Pour d'autres, qui s'engouffrent dans le bus, le métro, ceux-ci se succèdent plus lentement jusqu'à leur ultime destination.

Ainsi, la gare est un lieu ambivalent par excellence : séparation et agrégation s'y célèbrent en permanence, autrefois dans des espaces différents (départs et arrivées), maintenant avec plus de confusion. Des sentiments contraires s'y côtoient. Seul, le voyageur affronte la constante du passage.

Conclusions

Sans doute le cadre de cet article est-il insuffisant pour développer toute l'argumentation étayée par les faits collectés. Sans doute, également, beaucoup d'interrogations soulevées restent-elles seulement suggérées et sans éléments de réponse. Cependant, la structure du voyage comme rite de passage renvoie

l'ethnologue à s'interroger sur l'efficacité remarquable du dispositif symbolique auquel les voyageurs se soumettent malgré eux, sans en avoir une conscience aiguë. La progression raffinée des différentes séquences, les franchissements successifs des seuils, des périodes et des statuts, permettent une maîtrise continue et collective d'un événement inquiétant, a priori, pour chaque individu qui va s'y soumettre.

A cet égard, l'ethnologue ne peut que remarquer, dans nos sociétés complexes, la même prégnance de la culture, selon les mêmes dispositifs, que dans les sociétés simples. Stimulé par cela ne doit-il pas envisager de poursuivre son effort d'investigation en tentant d'analyser comment nos sociétés à histoire « chaude » (en cela plus sujettes aux ruptures et aux discontinuités que les autres) gèrent l'accident, la discontinuité pure, comme un état inhérent à leur structure, sans pour autant être décomposées par ses effets ? Comment intègrent-elles sa logique en l'anticipant, tant que faire se peut ? Comment se reconstituent-elles lorsqu'elles ont à faire face, malgré cela, aux conséquences de son surgissement ? D'autre part, le chercheur, confronté à des modes d'agrégation aussi fugaces que structurés, mobilisant des formes de sociabilité (telles que nos sociétés complexes en secrètent en permanence) régies par l'anonymat, devra affiner si ce n'est redéfinir, dans leur pertinence, les concepts hérités de l'ethnologie classique : ainsi en sera-t-il de celui de « communauté passagère », utilisé dans ces lignes, qui témoigne, par ses ambiguïtés, de l'effort épistémologique qu'il reste à faire.

Pour cela, il faudra que l'ethnologue mobilise encore son « imagination anthropologique », comme l'y invite Jacques Gutwirth (1987), dont la dynamique contagieuse a incité sans faillir au défrichage de ce nouveau champ de recherche auquel l'anthropologie urbaine s'attaquait.

Si encore bien du chemin reste à poursuivre, bien du chemin a été parcouru depuis ces temps où André Leroi-Gourhan encourageait les pionniers de cette entreprise scientifique. Inlassablement, cette dernière sera continuée, loin des tapages médiatiques, avec l'éthique artisanale qui la caractérise, c'est-à-dire avec rigueur, patience et discrétion. Cette modeste contribution est un clin d'œil entre voyageurs, doublé d'une reconnaissance au « passeur » sans lequel le voyage à travers le sens aurait été très incertain.

D. T., Université Paris VIII et Laboratoire d'Anthropologie Urbaine

Références bibliographiques

BAROLI M. :

1964, *Le Train dans la littérature française*, Paris.

GUTWIRTH J. :

1987, « Tradition et innovation religieuse », *Chemins de la ville*, GUTWIRTH J. & PETONNET C. (eds.), Paris, C.T.H.S. : 13-33.

LEROI-GOURHAN A. :

1965, *Le geste et la parole* (T.1 et 2), Paris, Albin Michel.

PETONNET C. :

1982, « L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien », *L'Homme* 22 (4) : 37-47.

1987, « L'anonymat ou la pellicule protectrice », *Le temps de la réflexion*, Gallimard : 247-61.

PITT-RIVERS J. :

1986, « Un rite de passage de la société moderne », *Les rites de passages aujourd'hui* (Actes du Colloque de Neuchâtel), 1981, CENTLIVRES P. & HAINARD J. (eds.), Lausanne, L'Age d'Homme : 115-30.

PONTALIS J.-B. :

1989, « Le compartiment de chemin de fer », *Nouvelle Revue de Psychanalyse* 40, Paris, Gallimard : 305-31.

SCHIVELBUSCH W. :

1990, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur.

VAN GENNEP A. :

1909, *Les rites de passage*, Paris, Picard (rééd.1981).