

**CHRONIQUE BIBLIOGRAPHIQUE**

SIDY CISSOKHO

**L'asphalte, l'automobile et le chauffeur:  
La route en Afrique saisie par les sciences sociales**

Jennifer Hart, *Ghana on the Go: African Mobility in the Age of Motor Transportation*, Bloomington, Indiana University Press, 2016.

Matteo Rizzo, *Taken for a Ride: Grounding Neoliberalism, Precarious Labour, and Public Transport in an African Metropolis*, Oxford, Oxford University Press, 2017.

Michael Stasik, Kurt Beck, Gabriel Klaeger (dir.), *The Making of the African Road*, Leiden/Boston, Brill, 2017.

**E**n 2009, paraissait *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*<sup>1</sup>. L'enjeu de l'ouvrage était de mettre à l'agenda scientifique un phénomène historique jusqu'ici traité de façon périphérique dans les études africaines : l'arrivée et la montée en puissance des technologies de l'automobile sur le continent africain au sortir du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. La place accordée à ce phénomène dans l'analyse plus générale des changements politiques et sociaux du continent était en effet sans commune mesure avec celle qu'elle occupait dans le quotidien des populations africaines, ainsi que dans les échanges marchands sur le continent. Sous la houlette d'universitaires rattachés au centre d'études africaines de Leyde provenant de champs disciplinaires différents (anthropologie, histoire et science politique), l'ouvrage interrogeait l'influence de l'arrivée des véhicules motorisés sur les sociétés africaines du XIX<sup>e</sup> siècle à aujourd'hui, sur des aspects aussi divers que la religion, la mécanique, les constructions nationales ou encore les mobilisations sociales.

La présente chronique bibliographique porte sur deux ouvrages qui se situent dans la ligne directe de cette initiative. *Ghana on the Go: African Mobility in the Age of Motor Transportation* est le résultat d'un travail de thèse d'histoire soutenue en 2011 à l'université

1. J. B. Gewald, S. Luning et K. van Walraven, *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*, Leiden/Boston, Brill, 2014.

2. Cette réflexion semble moins valable pour les travaux d'histoire portant sur l'automobile et traitant des continents européen et nord-américain. Voir par exemple la longue existence de *The Journal of Transport History*, ou encore les initiatives de l'International Association for the History of Transport, Traffic, & Mobility (T2M). En France, on pourra aussi citer les nombreux travaux de Mathieu Flonneau. Voir, par exemple, M. Flonneau et J.-P. Orfeuill, *Vive la route! Vive la République!*, Paris, L'Aube, 2016.

*Chronique bibliographique*

d'Indiana<sup>3</sup>. Son approche est centrée sur les véhicules motorisés et leur appropriation par la population au Ghana. *The Making of the African Road*, coordonné par trois anthropologues, est le produit d'un projet de recherche collectif entamé en 2011 à l'université de Bayreuth. L'ouvrage ne porte pas sur l'automobile, mais sur les modalités d'appropriation d'un élément tout aussi central dans le déplacement des populations sur le continent africain : la route<sup>4</sup>. Si des études éparses avaient déjà porté sur les routes en tant que constructions physiques autant que sociales<sup>5</sup>, aucune entreprise n'avait jusqu'ici tenté de produire un propos plus systématique sur cet objet en Afrique<sup>6</sup>. La chronique porte en outre sur un troisième ouvrage : *Taken for a Ride: Grounding Neoliberalism, Precarious Labour, and Public Transport in an African Metropolis*, de Matteo Rizzo<sup>7</sup>. Structuré autour d'un questionnement d'économie politique, ce livre n'interroge pas directement les modalités d'appropriation des technologies de la route. Il questionne plutôt les formes prises à la fois par le travail et le néolibéralisme en Afrique à travers une description du fonctionnement du secteur du transport public à Dar es Salam. Pour ce faire, il s'appuie sur un travail de terrain riche, mêlant de façon originale méthode quantitative et qualitative.

La parution de ces ouvrages à quelques mois d'intervalle montre l'intérêt croissant du monde composite des études africaines anglophones pour le transport<sup>8</sup>, alors que cette thématique est laissée aux seuls géographes dans les études africaines francophones<sup>9</sup>. Ce constat invite cependant à s'interroger sur la nature des liens qui unissent un tel ensemble. La lecture de ces trois ouvrages et leur confrontation offrent une réponse ambivalente. Chacun d'eux construit différemment son objet et contribue à un sous-champ des sciences sociales relativement distinct, allant du travail à l'histoire des technologies, en passant par la mobilité ou encore l'anthropologie des infrastructures.

3. J. Hart, *Ghana on the Go: African Mobility in the Age of Motor Transportation*, Bloomington, Indiana University Press, 2016.

4. Deux des éditeurs du volume sur trois, Kurt Beck et Gabriel Klaeger, ont de surcroît été des contributeurs de *The Speed of Change*.

5. Concernant l'Afrique, on pense notamment aux travaux précurseurs d'Adeline Masquelier sur le Niger. Voir A. Masquelier, « Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger », *American Ethnologist*, vol. 29, n° 4, 2002, p. 829-855.

6. Concernant l'anthropologie de la route en général, on pourra tout de même faire mention du numéro spécial de la revue *Mobilities* éditée en 2012. Voir D. Dalakoglou et P. Harvey, « Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility », *Mobilities*, vol. 7, n° 4, 2012, p. 1-7.

7. Matteo Rizzo est senior lecturer à la School of Oriental and African Studies (SOAS, Université de Londres).

8. On pense ici à l'ERC « African Governance and Space » (Afrigos) entamé en 2016, hébergé par l'université d'Édimbourg et notamment axé sur l'étude des corridors de transport en Afrique, mais aussi à l'ERC « Roads and the Politics of Thought: Ethnographic Approaches to Infrastructure Development in South Asia » hébergé par la SOAS. On peut aussi citer, pêle-mêle, l'exposition récente au musée du quai Branly-Jacques Chirac portant sur « L'Afrique des routes », ou encore le numéro spécial de la revue anglo-saxonne *Africa* consacré aux routes en 2013 et dirigé par Gabriel Klaeger. On ne fait par ailleurs pas mention ici de la myriade de travaux usant du mot route comme métaphore.

9. On pourrait citer ici l'ensemble des travaux du géographe Jérôme Lombard, consacrés aussi bien aux transports urbains qu'aux grands axes de circulation routière que sont les corridors.

Ces différences de cadrage n'interdisent cependant pas de les faire dialoguer, de trouver des convergences entre ces études et de mettre en lumière la complémentarité de leurs démarches. C'est ce que l'on tentera de faire en analysant ces travaux au prisme de trois questions transversales.

L'ensemble de ces contributions pose d'abord, selon nous, la question de la spécificité de l'expérience de la route et de l'automobile en Afrique, principalement en comparaison avec l'Europe ou les États-Unis, deux régions du monde ayant connu des bouleversements comparables à ceux à l'œuvre sur le continent africain en matière de mobilité. Les ouvrages permettent aussi de questionner la production des identités, des pratiques et des représentations propres à ce secteur d'activité, par ailleurs souvent considéré comme « informel ». Ils renvoient enfin à la question du rôle et des représentations de l'État sur le continent africain, en interrogeant l'une de ses principales manifestations : les infrastructures.

#### **UN SECTEUR DE L'ÉCONOMIE TYPIQUEMENT AFRICAIN ?**

Le premier point autour duquel on peut faire dialoguer ces différents ouvrages est une question d'ordre épistémologique : l'expérience de la route et de la mobilité est-elle si radicalement différente en Afrique qu'elle nécessite l'invention de nouveaux outils théoriques pour l'appréhender ? Les différentes contributions offrent des réponses contrastées à cette question. Les auteurs de *The Making of the African Road* arguent de l'irréductible spécificité du voyage par la route sur le continent africain. Ils sont rejoints en cela par Jennifer Hart, pour qui l'arrivée de la technologie automobile a permis l'avènement d'une culture automobile spécifique au Ghana. À l'inverse, Matteo Rizzo défend l'idée que l'avènement de la technologie automobile est loin d'avoir engendré des rapports de production différents de ceux observés en Europe.

*The Making of the African Road* rassemble neuf contributions plus une introduction rédigée à six mains par les éditeurs du volume. Chacun des chapitres suit sa propre logique de construction de l'objet et aborde des thématiques aussi diverses que celles de la temporalité, de la construction nationale ou encore des techniques. Les chapitres sont souvent agrémentés d'illustrations. Ils sont par ailleurs tous fondés sur un travail de terrain important. À ce titre, chacun d'entre eux peut être lu pour lui-même. Ce recueil est sans doute celui qui, des trois, appréhende la route de la façon la plus large. Les auteurs entendent se rattacher à un ensemble d'études traitant des infrastructures et produites principalement dans le champ de l'anthropologie<sup>10</sup>. L'intérêt d'appréhender les routes en Afrique à travers cette notion est, selon les auteurs, lié à l'actuelle croissance sans précédent du réseau routier sur le continent, notamment sous l'effet de l'aide

10. Dans sa contribution à l'ouvrage collectif, Mark Lamont rappelle très justement que l'un des grands classiques de l'anthropologie a pour point de départ une infrastructure. Voir M. Lamont, « Ruin or Repair? Infrastructural Sociality and an Economy of Disappearances along a Rural Road in Kenya », in M. Stasik, K. Beck et G. Klaeger (dir.), *The Making of the African Road*, Leiden/Boston, Brill, 2017, p. 171-198 et, bien sûr, le classique M. Gluckman, « Analysis of a Social Situation in Modern Zululand », *Bantu Studies*, vol. 14, n° 1, 1940, p. 1-39.

*Chronique bibliographique*

internationale. Ce moment, hautement incertain, est qualifié de façon heureuse de « moment épistémique ». Durant cette période, l'infrastructure ne va pas encore de soi parce qu'elle est nouvelle. Elle est sujette à des controverses liées à sa construction, à son financement ou à son usage, ce qui fournit au chercheur un outil puissant pour les dénaturer. Les auteurs entendent se saisir de cette opportunité historique pour interroger les spécificités du continent et de son « régime routier ». Bien qu'il n'en soit donné aucune définition stricte, on peut se risquer à définir cette expression comme l'ensemble des sensations, pratiques et sociabilités définissant un rapport particulier aux infrastructures routières dans un contexte historique donné.

Cette première proposition provient directement du positionnement des auteurs face à des travaux issus du « mobility turn » que les sciences sociales ont connu durant les années 1990 et du principal concept ayant émergé de cet ensemble, celui d'« auto-mobilité ». Les auteurs se réfèrent tout particulièrement aux travaux du sociologue américain John Urry, pour qui le système d'auto-mobilité désigne le rapport particulier entretenu par les individus à l'ensemble des technologies leur permettant de se déplacer<sup>11</sup>. Pour les auteurs de l'ouvrage, la route sur le continent africain ne se caractérise pas par son infrastructure physique, largement calquée sur le modèle de l'Europe et des États-Unis. Tout comme l'automobile, la route bitumée est après tout une technologie importée. La spécificité du mouvement à l'œuvre sur le continent africain réside plutôt dans la façon dont ces infrastructures sont investies par les populations. Le fonctionnement même des activités de transport y est moins centralisé que dans l'hémisphère nord, comme le montre Michael Stasik à propos du fonctionnement des gares routières au Ghana<sup>12</sup>, ainsi que Jennifer Hart sur le même pays. Les routes parcourant le continent africain attirent à elles un nombre d'activités économiques supérieur comparé aux routes nord-américaines et européennes, notamment lorsqu'elles sont embouteillées. En Afrique, les routes et leurs tracés sont plus poreux. Ils sont perméables à l'influence des espaces traversés, faisant de l'expérience du voyageur une expérience moins individuelle que collective. Cette dernière caractéristique est encore accentuée lorsque les infrastructures tendent à déperir, ou bien lorsque, comme dans le désert, les routes sont en fait des pistes. Là, les difficultés rencontrées durant les différentes étapes du voyage créent une communauté de pratiques temporaires.

Jennifer Hart, dans *Ghana on the Go*, discute également de la notion d'auto-mobilité. Sans refuser le terme de façon radicale, elle souligne que, sur le continent au XIX<sup>e</sup> siècle, ces technologies ne se sont pas implantées sur des populations figées. Les nouvelles mobilités qu'elles ont engendrées ont conforté une dynamique de changement qui était déjà à l'œuvre. Elles n'ont fait qu'accentuer la rapidité et l'échelle de déplacement préexistant. La rencontre entre ces habitudes de déplacement et ces technologies importées a de plus engendré la naissance d'un « langage de l'asphalte<sup>13</sup> » spécifique, si ce n'est au continent africain, du moins au Ghana. Là où, dans d'autres régions du monde, toujours selon l'auteur, ces technologies ont été accueillies avec méfiance,

11. J. Urry, « The "System" of Automobility », *Theory, Culture and Society*, vol. 21, n° 4-5, 2004, p. 25-39.

12. M. Stasik, « Roadside Involvement, or how many People Do you Need to Run a Lorry Park? », in M. Stasik et al., *The Making of the African Road...*, op. cit., p. 24-57.

13. Jennifer Hart emprunte cette expression à R. Mrázek, dans *Engineers of Happy Land: Technology and Nationalism in a Colony*, Princeton, Princeton University Press, 2002.

les populations africaines ont en revanche tout de suite embrassé leur plein potentiel en matière sociale et économique. Cette appropriation a continué bien après l'indépendance, période durant laquelle les significations et les représentations attribuées à ces technologies, aussi bien par les populations que par les régimes successifs, ont continué à évoluer. Ces différents phénomènes ont ainsi fait de l'automobile un outil de subjectivation, mais aussi la source d'un type d'entrepreneuriat spécifique.

Le positionnement de Matteo Rizzo quant à la spécificité de la situation africaine en matière de transport est en rupture avec les deux ouvrages précédents. Les objections de l'auteur sont d'abord théoriques. Il critique de manière sévère les études urbaines africaines, auxquelles il reproche leur faiblesse empirique et théorique. Il s'en prend en outre aux travaux sur le secteur informel et plus particulièrement à ceux d'Hernando de Soto<sup>14</sup>, l'un des principaux promoteurs de la notion d'informel à ses débuts<sup>15</sup>. Matteo Rizzo critique la vision selon laquelle le secteur informel serait le produit d'une multitude d'entrepreneurs, propriétaires de leurs outils de travail. Ce faisant, il remet en cause la spécificité des situations africaines au regard de phénomènes comme le travail ou l'urbanisation, et donc la nécessité d'employer des outils théoriques différents pour les penser.

En lieu et place, il promeut l'usage d'un appareil conceptuel d'inspiration marxiste, mieux adapté selon lui pour décrire les formes prises par le travail dans les activités informelles, notamment dans le secteur du transport. Pour Matteo Rizzo, l'introduction des technologies de la route en Afrique est loin d'avoir engendré une forme d'entrepreneuriat spécifique, comme les travaux sur l'informel invitent à le penser. Elle est au contraire responsable de la création d'un prolétariat. Selon lui, les travailleurs du transport font partie intégrante d'une « classe » sociale se caractérisant d'abord par la place objective qu'elle occupe dans l'appareil de production. Il met l'accent sur la division entre propriétaire et conducteur de véhicules, insiste sur la précarité des situations d'une population ne disposant que des revenus de leur force de travail pour survivre et s'interroge sur les modalités de prise de conscience de ce groupe.

Aussi séduisante que soit cette transposition de l'appareil conceptuel marxiste à l'analyse des relations de travail en Afrique – au demeurant déjà au cœur des réflexions des études africaines sur le travail dès les années 1960 et ce jusqu'à la fin des années 1980<sup>16</sup> –, cette posture objectivante rend malheureusement l'analyse de Matteo Rizzo imperméable aux divisions faisant réellement sens pour la population qu'il étudie, beaucoup plus nuancées que ce que la notion de classe ne le laisse entendre. L'auteur le montre pourtant parfaitement dans son développement. On le suit par exemple

---

14. La réflexion de Hernando de Soto sur l'informel est notamment fondée sur l'analyse du fonctionnement des transports au Pérou. Voir H. de Soto, *L'autre sentier : la révolution informelle dans le Tiers-Monde*, Paris, La Découverte, 1994.

15. Voir K. Hart, « Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana », *The Journal of Modern African Studies*, vol. 11, n° 1, 1973, p. 61-89.

16. Voir, entre autres, R. Sandbrook et R. Cohen (dir.), *The Development of an African Working Class. Studies in Class Formation and Action*, Bristol, University of Toronto Press, 1975, ou encore A. Morice, M. Agier et J. Copans (dir.), *Classes ouvrières d'Afrique noire*, Paris, Karthala/Orstom, 1987. La pertinence de la notion de « classe » est par ailleurs aussi interrogée un peu plus tard par Jean-François Bayart, pour mieux la mettre de côté. Voir J.-F. Bayart, *L'État en Afrique : la politique du ventre*, Paris, Fayard, 1989.

*Chronique bibliographique*

entièrement lorsqu'il montre, de façon inspirée, comment un simple malentendu de traduction, de l'anglais au swahili dans l'administration, d'un questionnaire confectionné par les représentants d'une organisation internationale et destiné à saisir la sociologie du secteur dit informel a fait passer un groupe entier de travailleurs du transport de salariés à entrepreneurs. La façon dont le questionnaire a été conçu l'a rendu insensible à toute la complexité des relations entre simple chauffeur et propriétaire de véhicule. On suit encore une fois l'auteur lorsque, au sein de la « classe ouvrière » du transport, il distingue finement différentes strates de travailleurs ou encore lorsqu'il suit de façon tout aussi fine les trajectoires professionnelles d'une douzaine d'individus sur plusieurs années, montrant au passage toute la fluidité de leurs appartenances. On aurait cependant aimé en savoir plus sur le profil des responsables syndicaux à la tête des associations professionnelles mentionnées, qui, à en croire l'expérience d'autres pays du continent, sont bien souvent eux-mêmes propriétaires de véhicules et occupent donc, suivant le cadre théorique promu par Matteo Rizzo, une place différente que ceux qu'ils représentent dans l'appareil de production. Cette dernière remarque tendrait dès lors, selon nous, à relativiser la pertinence de l'importation sèche de concepts élaborés dans le contexte industriel européen du XIX<sup>e</sup> siècle pour décrire les sociétés africaines actuelles.

**CULTURES PROFESSIONNELLES ET SYNDICALISME**

Ces débats nous amènent au second point transcendant ces trois ouvrages : la question des identités, des pratiques et des représentations propres au secteur du transport. Les ouvrages de Jennifer Hart et de Matteo Rizzo ont en commun de traiter des formes d'expression politique des travailleurs du transport de passagers, ainsi que des voies par lesquelles ceux qui exercent des activités liées à ce secteur acquièrent des pratiques et des représentations communes. Face à d'autres travaux universitaires ayant parfois exploité les mêmes archives<sup>17</sup>, le véritable apport du livre de Jennifer Hart est de retracer la façon dont ces activités ont été perçues différemment par la population depuis leur apparition dans l'espace public. Le transport routier a été valorisé à ses débuts, dans les années 1920-1930, puis criminalisé durant la première décennie suivant la décolonisation. L'ouvrage offre ainsi une réflexion, inédite de par l'ampleur de la période couverte, sur le processus de stigmatisation de ce pan de l'économie observable non seulement au Ghana, mais aussi sur l'ensemble du continent<sup>18</sup>. Plus que cela, le propos et la démonstration sur laquelle il s'appuie éclairent la place prise par les activités dites « informelles » dans les imaginaires urbains africains. Ils renseignent ainsi sur l'un des mécanismes responsables de la formation des groupes sociaux ou, plus exactement ici, d'une profession.

17. M. Stasik, *Station Ventures: Road Transport, Roadside Economies and Urban Hustle in Ghana*, Thèse de doctorat en anthropologie, Bayreuth, Université de Bayreuth, 2017; S. A. Ntewusu, "Settling in and Holding on": A Socio-Historical Study of Northern Traders and Transporters in Accra's Tudu: 1908-2008, Leiden, African Studies Centre, 2012.

18. Voir par exemple, respectivement pour le Kenya et le Nigeria, K. Mutongi, « Thugs or Entrepreneurs? Perceptions of Matatu Operators in Nairobi, 1970 to the Present », *Africa*, vol. 76, n° 4, 2006, p. 549-568; A. J. Ademowo, « "They Are Poor and Violent": Stereotypes and the Ibadan Urban Motor Park Space », *Antrocom*, vol. 2, n° 6, 2010, p. 115-133.

Bien que le propos de Jennifer Hart soit centré sur l'automobile, le livre commence par une histoire des routes au Ghana. L'accroissement de la circulation permis par ces constructions a rendu nécessaire l'encadrement des activités de conduite par les autorités coloniales, ce qui s'est manifesté par un durcissement des conditions d'obtention du permis. La conduite est devenue le privilège d'une population lettrée à partir des années 1950, et l'accès aux véhicules motorisés un signe de modernité ou encore le creuset de la formation d'une nouvelle masculinité. La valorisation de cette activité continue durant la première décennie suivant la colonisation, sous Kwame Nkrumah. Le dirigeant prend alors ce pan de l'économie comme symbole d'une industrie décolonisée car, depuis ses débuts, elle est le fait d'entrepreneurs d'origine africaine.

À partir de la fin des années 1960 et en même temps que les vendeuses des marchés, les chauffeurs commerciaux deviennent les symboles d'un type d'entrepreneuriat considéré comme hostile à la population. Ces groupes professionnels sont considérés comme des complices du *kalabule*, c'est-à-dire des pratiques de corruption attribuées à l'époque aux différentes strates de l'administration. La mauvaise image de la filière est encore écornée par la médiatisation des accidents de la route, ainsi que par une série de grèves destinées à protester contre des mesures promouvant notamment la généralisation de l'assurance au tiers au sein de la profession durant les années 1970. La filière du transport n'est désormais plus associée à une série de valeurs positives. Elle n'attire donc plus les mêmes profils, ce qui, selon l'auteur, engendre une déprofessionnalisation des activités de chauffeur. Les nouveaux arrivants ne sont plus pris dans les mêmes réseaux de patronage que leurs aînés car ils ne passent plus par l'apprentissage. Au lieu de cela, ils accèdent directement à la conduite. Par ailleurs, si la mise en place des ajustements structurels sous le régime militaire de Rawlings permet la construction de nouvelles routes, elle ne permet pas le renouvellement du parc de véhicules. Ces deux facteurs combinés contribuent, toujours selon l'auteur, à dégrader l'offre de transport.

La proposition de Jennifer Hart pourrait être lue comme une alternative au questionnement sur les identités de classe tel qu'il est posé par les travaux de Matteo Rizzo. Plutôt que de dépendre de la place qu'ils occupent dans l'appareil de production, le ciment de la profession de chauffeur résiderait dans les différents processus d'étiquetage dont ont été victimes de façon relativement indifférenciée ceux qui ont exercé cette activité depuis l'introduction de la technologie dans le pays. On serait cependant tenté de reprendre le questionnement de Matteo Rizzo mettant l'accent sur les rapports de domination entre chauffeur et propriétaire en Tanzanie pour l'appliquer à la réflexion que mène Jennifer Hart au sujet du Ghana. Elle s'attarde sur ceux qui exercent l'activité de conduite, mais on a bien souvent du mal à distinguer si ces derniers sont propriétaires ou non de leur véhicule et, s'ils ne le sont pas, quel type de rapports ils entretiennent avec les propriétaires de leurs outils de travail. Au Sénégal, les syndicats patronaux ont par exemple pendant longtemps été les principaux représentants de la population des chauffeurs. Ils ont ainsi joué un rôle important dans la structuration de la profession, avant de progressivement s'effacer au sortir des années 1990<sup>19</sup>.

---

19. Voir S. Cissokho, *Le « contrat social » sénégalais au ras du bitume : de la formation du groupe professionnel des chauffeurs au renforcement des institutions politiques (1985-2014)*, Thèse de doctorat en science politique, Paris, Université Paris 1-Panthéon Sorbonne, 2016.

*Chronique bibliographique*

On pourrait aussi émettre ce regret à propos de l'ouvrage de Matteo Rizzo, qui ne fournit finalement que très peu de détails sur les associations de propriétaires de véhicule, mais offre en revanche une narration fascinante de la formation d'un syndicat représentant les travailleurs du transport tanzanien à partir du milieu des années 1990 et ainsi de l'institutionnalisation progressive de cette identité professionnelle. L'auteur de *Taken for a Ride* se fonde sur des matériaux originaux, composés d'archives de presse, mais aussi des fichiers du syndicat des travailleurs du transport retraçant leur correspondance avec les associations de chauffeurs. À travers ces archives de première main, il explore les façons dont ces associations professionnelles, et le syndicat dans lequel elles se sont fondues, ont élaboré au fil de leurs échanges une répartition des rôles. Il éclaire par ailleurs l'apprentissage des manières de faire et de dire syndicales qu'a été celui des associations de travailleurs du transport avant que ces dernières ne s'émancipent totalement et fondent leur propre syndicat en 2013. Ce processus est aussi décrit par Jennifer Hart avec cependant moins de précision, non pas pour les années 2000 mais pour les années 1960. Ici, la mise en perspective de ces deux trajectoires historiques souligne, au passage, l'arrivée tardive de ce phénomène en Tanzanie.

On ne peut que regretter l'absence de description plus détaillée du travail quotidien de représentants de telles entités dans les contributions à *The Making of the African Road*. Les apports de l'ouvrage résident cependant ailleurs. Plusieurs contributions du recueil peuvent être lues comme des descriptions extrêmement fines de pratiques et de représentations constitutives des cultures professionnelles des métiers de la route. La route n'est pas seulement le lieu d'une expérience individuelle, elle est aussi un endroit où se forment des expériences à l'origine de la formation d'identités collectives. On retiendra tout particulièrement les contributions de Michael Stasik à propos du travail au sein de l'une des plus importantes gares routières d'Accra<sup>20</sup>, d'Amiel Bize à propos des embouteillages dans la ville de Nairobi<sup>21</sup>, celle de Michael Bürge à propos des conducteurs de moto sierra-léonais<sup>22</sup>, ou encore la dépaysante description faite par Rami Wadelnour des pratiques et des représentations liées aux déplacements dans le désert soudanais<sup>23</sup>.

Ce dernier chapitre porte sur l'expérience vécue par les passagers mais aussi les travailleurs de la route dite « des 40 jours » au Soudan. Loin de durer 40 jours, le voyage sur cette route de près de 800 kilomètres prend en réalité 7 jours aujourd'hui. Ce trajet est caractérisé par des longs passages dans le désert, sans habitation ou infrastructure, où la route est simplement faite des traces laissées par les convois précédents. Les conditions de voyage difficiles poussent les passagers à faire des camions leur habitation temporaire. Dans cet habitat de fortune, des populations allant du commerçant à l'étudiant de retour dans son village négocient leur intimité suivant des savoir-faire

20. M. Stasik, « Roadside Involution... », art. cité.

21. A. Bize, « Jam-Space and Jam-Time. Traffic in Nairobi », in M. Stasik et al., *The Making of the African Road...*, op. cit., p. 58-85.

22. M. Bürge, « Cosmological Work at the Crossroads. Commercial Motorbike Riders in Makeni, Sierra Leone », in M. Stasik et al., *The Making of the African Road...*, op. cit., p. 141-170.

23. R. Wadelnour, « Negotiating Desert Routes. Travelling Practices on the Forty Days Road », in M. Stasik et al., *The Making of the African Road...*, op. cit., p. 197-219.



précis. À cause de cette promiscuité, le chargement des bagages et autres vivres nécessite aussi des savoir-faire tout particuliers, tout comme manœuvrer le véhicule dans ces conditions. Ce contexte fait du volume de la *tarkwisha*, c'est-à-dire du volume de bagages en surplus accepté par le chauffeur, un élément déterminant dans l'appréciation de l'ancienneté et de l'habileté du chauffeur à la manœuvre, aussi bien auprès des passagers que de ses collègues. Tout comme les précédents, ce dernier exemple montre toute la complexité des divisions et autres hiérarchies parcourant les univers professionnels des travailleurs de la route et, par conséquent, le caractère en partie artificiel de leur unité.

### L'ÉTAT EN DISCOURS ET EN ACTE

En dernier lieu, toutes ces contributions interrogent à leur façon les manifestations quotidiennes de l'État. L'étude de la route est en effet un moyen de saisir les représentations que se font les populations de l'État. À travers le permis, l'État s'impose par ailleurs comme l'un des principaux gardiens de l'accès à la route et aux technologies de l'automobile. Enfin, retracer l'histoire des réformes du transport devient un moyen de restituer les différentes formes d'intervention de l'État en Afrique depuis la décolonisation.

Les coordinateurs de *The Making of the African Road* font de l'État l'une des questions structurant l'ouvrage dès son introduction. Ils sont rejoints en cela par une partie des travaux d'anthropologie de la route portant sur d'autres aires géographiques<sup>24</sup>. Pour les auteurs, l'État tire de la construction de la route un surplus de légitimité. Les savoir-faire et les moyens utilisés pour sa construction fascinent et alimentent l'imaginaire des populations sur l'État. Les contributions de Gabriel Klaeger et de Luca Ciabbarri méritent à ce sujet d'être mises en regard<sup>25</sup>. Elles offrent deux éclairages singuliers sur les rapports entre route et État. Alors que la première contribution montre comment la route constitue une formidable porte d'entrée pour saisir les représentations populaires de l'État et de son fonctionnement en décrivant l'ensemble des imaginaires attaché à la construction d'une route rurale, la seconde met en évidence le rôle que peuvent jouer ces infrastructures dans la formation d'une base sociale aux institutions étatiques en favorisant certains intérêts aux dépens d'autres.

Dans son chapitre, Gabriel Kleager revient sur les péripéties ayant mené à la construction d'une déviation sur une partie de la route reliant Accra, la capitale du Ghana, à Kumasi, l'un des plus importants centres économiques du pays. En revenant notamment sur les rumeurs ayant entouré la construction de la route, l'auteur montre comment ce type d'infrastructures est l'objet de projection de la part des habitants.

24. Voir par exemple les travaux de Dimitris Dalakoglou sur les Balkans, pour qui la route est un moyen de retracer les évolutions de l'État albanais post-socialiste. D. Dalakoglou, «The Road: An Ethnography of the Albanian-Greek Cross-Border Motorway», *American Ethnologist*, vol. 37, n° 1, 2010, p. 132-149.

25. G. Klaeger, «Stories of the Road. Perceptions of Power, Progress and Perils on the Accra-Kumasi Road, Ghana», in M. Stasik et al., *The Making of the African Road...*, op. cit., p. 86-115 et L. Ciabbarri, «Biographies of Roads, Biographies of Nations. History, Territory and the Road Effect in Post-Conflict Somaliland», in M. Stasik et al., *The Making of the African Road...*, op. cit., p. 116-140.

*Chronique bibliographique*

Pour ces derniers, le passage d'une route à proximité de leur habitation est perçu comme un signe d'élection de la part de l'État. Dans le contexte ghanéen, cette route prend par ailleurs une signification toute particulière puisque des autorités traditionnelles clament leur droit à en contrôler une portion au nom d'une série d'événements liés à l'histoire coloniale. Pour les populations qui ne tirent pas profit de cette construction, la nouvelle route est en revanche perçue comme un signe d'abandon. Cette situation ne s'explique alors que par un complot national fomenté par le président contre l'une des petites villes que l'infrastructure contourne. Une interprétation semble-t-il fort éloignée des rationalités à l'œuvre au plus haut sommet de l'État.

Au-delà d'être le point de fixation d'une série de représentations populaires sur l'État et son fonctionnement, la route est aussi un instrument de reconfiguration des alliances au fondement de l'État, un instrument par lequel l'État se construit. C'est du moins ce que défend Luca Ciabarrì à propos du Somaliland. La proposition de l'auteur aborde le cas du corridor de Berbera, un axe routier reliant le port de Berbera aux terres intérieures éthiopiennes, en passant bien sûr par la frontière. L'argument central est que cet axe a été au cœur de la formation du « proto-État » du Somaliland. La mise en place du corridor aurait en effet engendré une reconfiguration complète des rapports de force régionaux entre élites commerçantes. Au début des années 1990, le corridor aurait ainsi contribué à fournir aux nouvelles institutions représentant le Somaliland une nouvelle base sociale, formée par les élites commerçantes djiboutiennes ayant bénéficié des opportunités commerciales ainsi ouvertes.

À ce sujet, les réflexions des anthropologues rejoignent celles de l'historienne Jennifer Hart. Pour cette dernière, la route, la voiture et, plus tôt, le rail ont tous été des vecteurs de la puissance de l'État colonial. À l'image de la contribution sur le Somaliland évoquée précédemment, l'auteur parle d'une « techno-politique » de la route. Comme dans beaucoup de pays d'Afrique, c'est d'abord le rail qui a été privilégié par les autorités coloniales au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>26</sup>. À cette époque, cette technologie est perçue comme un moyen de mettre en ordre le territoire colonisé, d'en contrôler les flux marchands et humains. Plus que cela, cette technologie est aussi un symbole de la supériorité du colonisateur. Le développement de la route s'effectue plus tard, au début du XX<sup>e</sup> siècle, d'abord sur la base d'investissements coloniaux suivant des justifications similaires à celles ayant mené au développement du rail un peu plus tôt. Le propos de Jennifer Hart entre encore une fois en résonance avec celui des auteurs de *The Making of the African Road*, lorsqu'elle souligne que la route est aussi une coproduction, le fruit de l'investissement d'entrepreneurs d'origine africaine venant prolonger les grands axes routiers dessinés par l'État parce qu'ils avaient été laissés à la marge du transport par rail lorsque ce dernier était réservé à l'élite européenne.

Mais la mise en ordre de la société par l'État colonial, puis postcolonial, n'est pas seulement observable à travers les technologies du rail ou de la route, elle l'est aussi à travers le rôle joué par l'administration dans l'accès, ou non, à la technologie automobile

---

26. Y. Hazemann, « Routes et routiers du Sénégal au XX<sup>e</sup> siècle: les sources de l'histoire des transports », in H. d'Almeida-Topor, C. Chanson-Jabeur et M. Lakhroum (dir.), *Les transports en Afrique, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles : actes du colloque organisé les 16 et 17 février 1990 à Paris*, Paris, L'Harmattan, 1992, p. 211-223.

à travers le permis. À ce propos, l'auteur montre bien comment le rôle de garde-barrière joué par l'État dans l'accès à la technologie automobile, et par conséquent à la profession de chauffeur, est partagé avec des personnes extérieures à l'administration. Jusque dans les années 1970, l'obtention du permis au sein de la corporation des chauffeurs commerciaux au Ghana est d'abord le fruit de la relation entre l'apprenti et son chauffeur. Le document administratif ne vient que sanctionner en dernier ressort une sélection s'étant déroulée pour une grande partie en dehors de son contrôle.

L'ouvrage de Matteo Rizzo nous renseigne également sur ces aspects, en retraçant l'activité de l'État dans le secteur du transport suite à l'indépendance. Pour l'auteur, l'État tanzanien est passé d'une posture interventionniste dans les années post-indépendance à une posture de désengagement à partir du milieu des années 1980. Ce retrait se manifeste par l'ouverture du marché du transport de passagers, mais aussi par la libéralisation des licences, ou encore par le dégraissage de la fonction publique en charge de ce secteur. Dans le cas tanzanien, cette politique a engendré la hausse « dramatique » du nombre de véhicules ayant une activité commerciale et, selon l'auteur, une détérioration de la qualité du service de transport public. On pourrait cependant se demander si ce retrait apparent ne pourrait pas être interprété comme un redéploiement, comme le suggèrent par ailleurs d'autres travaux portant sur le même sujet en Afrique<sup>27</sup>. Dans quelle mesure la libéralisation du secteur du transport n'a-t-elle pas aussi fourni à l'État une occasion de renouveler sa base sociale, en le plaçant notamment en position idéale pour favoriser ou empêcher l'accès à ces nouveaux marchés ?

Matteo Rizzo revient par ailleurs sur un second tournant de l'action de l'État en matière de transport. Il se concentre particulièrement sur le projet de « Bus rapide transit » lancé au début des années 2000 dans la capitale tanzanienne et censé mêler la création de couloirs de bus spéciaux dans la ville à un renouvellement du parc de véhicules de transport en commun. L'auteur retrace d'abord le parcours de ce type de réforme, aujourd'hui en cours de mise en œuvre au Ghana et à l'étude au Sénégal. L'expérience de cette réforme en Amérique latine a été construite comme un succès, malgré les nombreuses difficultés qu'elle a rencontrées. Elle fait aujourd'hui office de référence en matière de réforme des transports urbains. Ici, le parcours décrit par le chercheur n'est pas sans rappeler celui d'autres réformes portant sur des thématiques pourtant fort éloignées<sup>28</sup>. L'auteur revient de façon tout aussi intéressante sur l'appropriation de ce modèle en Tanzanie en décrivant la façon dont la réforme a été contestée, aussi bien par différentes strates de l'administration que par les populations touchées, mais aussi comment le président a capitalisé sur cette réforme hautement visible et donc symbolique car ayant un impact sur le quotidien du citoyen. On ne peut être que frappé par la ressemblance des descriptions de Matteo Rizzo avec, à la fois, la chronologie mais aussi la nature des phénomènes dépeints dans le secteur du transport dans d'autres

27. S. Cissokho, « Réformer en situation de "décharge" : les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade », *Politique africaine*, n° 126, 2012, p. 163-184.

28. Les travaux de Sandrine Lefranc sur la justice transitionnelle montrent exactement le même phénomène de circulation. Voir S. Lefranc, « La professionnalisation d'un militantisme réformateur du droit : l'invention de la justice transitionnelle », *Droit et société*, n° 73, 2009, p. 561-589.

*Chronique bibliographique*

pays d'Afrique, aussi bien concernant le premier tournant décrit que le second<sup>29</sup>. Or ce regard comparatif, trop absent de l'ouvrage, ne va pas sans questionner la spécificité prise par le néolibéralisme en Tanzanie, un pays supposément marqué par l'expérience socialiste durant les premières années au pouvoir de Julius Nyerere juste après l'indépendance.

Cette remarque ne doit cependant pas nous faire rejeter en bloc ce qui constitue l'une des propositions centrales de l'auteur, à savoir l'existence d'un « néolibéralisme enraciné », selon ses propres termes. C'est-à-dire d'un néolibéralisme dont les formes épouserait les trajectoires historiques des endroits où il se déploie. Ces considérations invitent plutôt à penser les phénomènes qu'il décrit et leurs spécificités, non pas à l'échelle nationale, mais continentale. Chose qui n'est pas sans ouvrir une piste de recherche intéressante et pourtant en partie négligée par les ouvrages commentés ici. *Taken for a Ride* et *The Making of the African Road* mettent tous deux en avant l'influence d'une série d'acteurs dits internationaux, au premier rang desquels la Banque mondiale, dans la fabrique contemporaine des transports en commun pour l'un, et dans celle de la route pour l'autre. Ils invitent dès lors à prêter attention aux pratiques et aux représentations de ce dernier groupe d'acteurs, bien souvent ingénieurs de formation<sup>30</sup>. Ces derniers contribuent finalement tout autant que le passager ou les chauffeurs professionnels à donner forme à la mobilité, non seulement à l'échelle nationale mais également à l'échelle continentale. Dès lors, penser la circulation de ces réformes sur le continent ne peut se faire qu'en observant par qui et comment la route et les transports en Afrique sont pensés, dits et écrits, directement au sein des organisations internationales et pour l'ensemble du continent africain.

On ne prétend pas ici avoir épuisé toutes les lectures possibles de ces ouvrages, tous trois d'une très grande richesse, aussi bien de par leur fondement empirique que par les questionnements qu'ils développent. De façon plus simple, l'on a plutôt tenté de s'interroger sur les possibles convergences d'un ensemble d'études ayant des terrains similaires, mais intervenant dans des sous-champs des sciences sociales *a priori* distincts (histoire, anthropologie, économie politique). Il ressort de cette confrontation une série de réflexions, avant tout destinées à alimenter le débat et à mieux penser un secteur d'activité et des expériences présents, faut-il le rappeler, au cœur du quotidien des habitants du continent africain.

**Sidy Cissokho**

Centre d'études africaines de l'Université d'Édimbourg (CAS)

29. Voir par exemple, pour le tournant des années 1980, J. Lombard et O. Ninot, « Impasses et défis dans le transport routier au Sénégal », in M. C. Diop (dir.), *La société sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala, 2002, p. 109-162. Voir, pour le tournant des années 2000, J. Lombard, B. Steck et S. Cissokho, « Les transports sénégalais : ancrages internationaux et dérives locales », in M. C. Diop (dir.), *Sénégal (2000-2012) : les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*, Paris, CRES/Karthala, 2013, p. 643-673.

30. Dans le contexte latino-américain, on pense ici à P. Harvey et H. Knox, *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*, New York, Cornell University Press, 2015.