

Les textes rassemblés dans les trois volumes de *Cultures et guérisons* constituent, en quelque sorte, le « journal de bord » d'une découverte de la culture africaine dont l'auteur s'initie aux rites, en déchiffre les messages, et s'ouvre à sa vision, sans pour autant rompre avec ses racines religieuses, et culturelles et leurs acquis. L'enseignant et missionnaire jésuite qu'était Éric de Rosny fut reconnu comme un authentique anthropologue, bien qu'il ait endossé ce statut avec quelque réserve. Et c'est au moment où il assure la transmission de l'expérience acquise auprès des *nganga*, qu'il recourt à la notion de « représentation » sur laquelle je m'arrêterai, n'ayant pas les compétences nécessaires pour aborder les passages concernant sa foi, sa pratique religieuse et ses bases doctrinales.

Or, c'est justement à propos de l'examen du rapport de la religion et de la foi, qu'Éric de Rosny fait appel à la notion de « représentation », en tant que « concept utile en anthropologie » (pp. 1065-1067). Ayant à s'adresser à un public d'étudiants, le recours à cette notion fut pour lui un moyen de « théoriser [son] expérience ». Pour valoriser les traitements médicaux qu'il avait observés, il mettait ainsi en regard deux approches « cosmo-anthropologiques » de l'homme : celle des guérisseurs africains et celle du milieu hospitalier. Cette mise en perspective va le conduire à une réflexion sur le

statut et l'importance de la représentation, conçue comme « un élément inhérent au mal à soigner, à prendre en charge autant que la lésion » (p. 1066), formule reprise d'un autre anthropologue, Jean Benoist. Lui-même rappelle la phrase clé des cours qu'il donnait à l'Université catholique de l'Afrique de l'Ouest : « L'homme n'est malade qu'en fonction du modèle culturel de représentation dans lequel naît, se développe et – au mieux – guérit sa maladie. La pratique médicale (et en partie son efficacité) dépendait donc étroitement de la représentation que l'on se faisait de l'homme » (p. 1065).

De sorte que la compréhension d'une culture autre que la sienne, fondement de l'échange et la coopération, passe par une mise à jour des représentations. Pour Éric de Rosny, un « regard situant », une observation « participante » et « engagée », une « hospitalité spirituelle », permettent de découvrir la signification des conduites individuelles et collectives, les particularités d'une culture, et, partant, de guider l'action du chercheur qui y intervient, d'éclairer la lecture de ses observations. Ces qualités amplement présentées par les trois volumes qui réunissent les écrits d'Éric de Rosny, illustrés par quelques photographies témoignant de l'éclat de sa présence et de son implication sociale.

Denise Jodelet

Géotransports, 2022, 17-18 :

La motocyclette dans tous ses états en Afrique

Éd. par Giorgio Blundo et Assogba Guézéré.

Paris, Comité national français de géographie, 2022, 164 p., bibl., ill., fig., tabl., cartes.

TELLEMENT ÉVIDENT qu'il en paraît naturel, le vrombissement de la motocyclette constitue aujourd'hui la toile de fond du paysage de nombreuses ethnographies. En effet, les motos sont partout : alors que l'académie s'enflamme avec l'Armageddon écologique de l'Anthropocène et que les pays occidentaux s'acharnent à remplacer

les combustibles fossiles par des « éco-combustibles » ou des « combustibles verts », les plaines, les savanes, les forêts et les villes du « Sud global » sont remplies de motocyclettes. Il vaut la peine de s'arrêter sur quelques-unes des expressions qui, peu à peu, surgissent sur ce thème : la « fièvre », la « révolution », la « folie », l'« essor exponentiel », le « fléau »,

la « démocratisation », la « gentrification » de la moto. Avec plus ou moins de nuances, les sciences sociales et humaines – liées ou non aux *environmental humanities* – se voient désormais dans l'obligation d'affronter ce que l'on commence à appeler la « para-circulation » (*paratransit*) ou la « moto-mobilité ».

Dans ces circonstances, il n'est pas surprenant qu'apparaissent de plus en plus d'études sur le rapport entre la moto et tout un éventail de problématiques : l'histoire sociale de la conception de la moto, la sociologie de la culture motocycliste, les relations entre le motocyclisme et les identités ethniques, générationnelles ou de genre, la traduction ou la catégorisation de la motocyclette et ses composantes dans les langues indigènes, les conséquences sur l'environnement du boom motocycliste, l'emploi de motocyclettes dans des pratiques illégales telles que la contrebande, le terrorisme ou la militarisation radicale, ou bien encore le phénomène périodique des moto-taxis dans des régions comme l'Afrique subsaharienne, le Sud-Est asiatique ou l'Amérique du Sud, qui fait l'objet d'une littérature pléthorique.

Un récent et significatif avatar de ces recherches est le dossier collectif publié et édité par l'anthropologue Giorgio Blundo et le géographe Assogba Guézéré dans la revue en ligne *Géotransports*, intitulé « La motocyclette dans tous ses états en Afrique »¹. Le point de départ du dossier est le constat que, jusqu'à il y a peu, la moto était un véhicule presque invisible : « L'histoire de la motocyclette en Afrique reste à faire. Les rares travaux africanistes issus du *mobility turn* mettent en exergue le rôle de l'automobile et du camion et ignorent ou sous-estiment la longue trajectoire du motorcycle dans les sociétés africaines » (p. 5). Pourtant, comme le démontrent les coordinateurs dans leur introduction « La motocyclette dans tous ses états en Afrique : mobilités, enjeux socio-économiques et représentations sociales » (pp. 3-10), on ne peut pas négliger le fait qu'en 2016, par exemple, 3,6 millions de motos ont été vendues en Afrique. Les explications conventionnelles du boom des deux-roues se

réfèrent en général au manque de transport public, à la propagation de l'économie informelle ou au mauvais état des routes, mais les auteurs réunis dans ce dossier préfèrent explorer des dimensions moins connues du phénomène, comme les nouvelles nécessités de mobilité, de consommation et de distinction sociale de celle qu'ils appellent la « classe moyenne africaine », composée de fonctionnaires, de commerçants, d'étudiants, d'hommes d'affaires et de travailleurs salariés des secteurs publics et privés.

Même si, comme le présume Komlan Kouzan dans « L'utilisation de la bicyclette et de la motocyclette au Togo à l'époque coloniale (1884-1960) » (pp. 27-40), la généalogie de l'essor motocycliste pourrait remonter dans la longue durée jusqu'à l'époque coloniale, la plupart des auteurs adoptent à grands traits la périodisation instrumentale proposée par Assogba Guézéré (« Trois générations de motocyclettes en Afrique de l'Ouest », pp. 11-27), qui identifie trois grandes étapes ou générations motocyclistes : 1) la première génération de motos va du début du xx^e siècle jusqu'à la fin des années 1960, lorsque les premiers modèles Zündapp, Horex, Vespa, VéloSolex, Lambretta, Hercules, Münch ou BMW se sont répandus dans toute l'Afrique coloniale pour une élite formée de militaires, d'agents de police, de fonctionnaires de l'administration coloniale ou de missionnaires ; 2) la deuxième phase correspond aux années 1970 à 1990 avec des motos japonaises (Yamaha, Honda, Kawasaki, Suzuki) de petite cylindrée (75 à 125 cm³), souvent d'occasion, qui se propagent rapidement dans l'Afrique subsaharienne parmi de nouveaux acteurs comme les maîtres d'école ou les chauffeurs de moto-taxis ; 3) la dernière génération se caractérise par l'explosion contemporaine de marques chinoises (Lifan, Jialing, Huaying, Loncin, Haojin, Sanili, Haojue, etc.) et indiennes (Bajaj, Royal Enfield, Hero, etc.), qui font irruption à partir du début

1. Ce numéro est accessible sur le site internet *Geotransports* : <https://www.geotransports.fr/numero-17/18>.

du XXI^e siècle dans le paysage africain et démocratisent – ou, du moins, massifient – le parc véhiculaire tout en favorisant de plus en plus la dissémination apparemment irrésistible des moto-taxis. De sorte que, si en 1995 une marque japonaise comme Yamaha représentait presque 90% du parc de motos, aujourd'hui la marque dominante est sans nul doute la Chinoise Haojue. Quelques statistiques confirment la représentativité de cette périodisation et, notamment, l'impact de la prépondérance actuelle de la production chinoise : ainsi, en 2018, la Chine a fabriqué plus de 15 millions de motos, dont près de 3 millions ont été vendues en Afrique ; chaque année, la Chine exporte pas moins de 2,5 millions de motocyclettes en Afrique, et 70% d'entre elles sont destinées aux moto-taxis.

Beaucoup des contributeurs au dossier s'efforcent de déconstruire un préjugé répandu selon lequel la moto permet aux sociétés africaines d'accéder à une « modernité d'occasion » ou *low-cost*. Analysant les chaînes de distribution, de circulation et de commercialisation des motos chinoises en Afrique, l'un des coordinateurs, Giorgio Blundo (« L'épopée discrète des motos chinoises en Afrique de l'Ouest », pp. 55-70), tente de comprendre les causes profondes de la prolifération mécanique et en particulier comment, en quelques années à peine, ces « chinoiseries » ont cessé d'être considérées comme des sortes de « photocopies » de mauvaise qualité, dangereuses, fragiles et peu fiables de leurs concurrentes japonaises plus prestigieuses. Cependant, au-delà du fait évident que la moto correspond à un symbole de mobilité individuelle, de réussite ou de distinction sociale, beaucoup d'autres facteurs permettent de reconstituer les motifs de cette spectaculaire apogée mécanique. Un bon exemple est la modalité d'importation et de commercialisation des motos chinoises et indiennes, démontées dans les pays d'origine pour les envoyer en Afrique dans des caisses, ce qui sert autant à diminuer les coûts de transport qu'à encourager l'émergence d'une main-d'œuvre locale (techniciens, assembleurs,

mécaniciens, etc.). Giorgio Blundo va plus loin encore en retraçant un demi-siècle de développement de l'industrie motocycliste chinoise : il évoque de la sorte les copies initiales des motos Honda, les accords de coopération avec Yamaha et Suzuki, les politiques gouvernementales de promotion et l'ultérieure ouverture au capitalisme global, la diversification des chaînes de fabrication, commercialisation, entretien, customisation et réparation, ou bien les – littéralement – centaines de fabricants et milliers de modèles de motocyclettes que représentent chaque année les exportations chinoises. Il s'efforce en particulier de détailler les symbioses ou affinités électives entre la pulsion expansive du marché exportateur chinois et les besoins spécifiques des marchés africains. Et ce qu'il constate est que, loin de la rhétorique « win-win » des grands sommets diplomatiques sino-africains, les acteurs de l'industrie motocycliste sont immergés dans une sorte de relation méfiante, qui pourtant triomphe ou, du moins, devient fonctionnellement viable en se matérialisant dans d'innombrables micro-histoires de collaboration entre les géants commerciaux asiatiques et une galaxie polychrome de petits industriels, importateurs, intermédiaires commerciaux, mécaniciens et techniciens locaux : « Ainsi, en dépit des nombreuses contraintes qui encadrent et orientent la production motocycliste chinoise, ces engins sont aussi et surtout une coproduction sino-africaine, alimentée par des représentations mutuelles, des astuces techniques, des désirs partagés de réussite et d'élévation sociale. Des motos "Made in Chinafrica" » (p. 69).

Ce point n'est pas anodin. S'il existe une conclusion générale de ce dossier, c'est précisément qu'on ne peut pas comprendre le vertige de la dissémination motocycliste africaine seulement en fonction de mobiles négatifs. Par exemple, si le bas prix de la moto chinoise contribue certainement à sa popularité, son succès peut aussi s'expliquer pour des raisons techniques : les moteurs chinois sont simples, résistants, fiables, ils consomment moins d'essence, ils atteignent une puissance acceptable,

n'encrassent pas les bougies et n'enfument pas le pot d'échappement. Elle incorpore, en outre, des améliorations progressives comme le système d'allumage électronique, les freins à disque ou des dispositifs antivol électroniques avec commande à distance. De même, sa conception modulaire permet d'inonder les marchés locaux de pièces de rechange à un prix accessible, de sorte que les diverses parties du moteur (piston, embrayage, arbres à cames) et les consommables (pneus, transmission secondaire et freins) peuvent facilement se remplacer. De cette façon, il n'est pas surprenant d'apprendre que, dans des régions dangereuses comme celle du Sahel, la Haojue d'origine chinoise est la nouvelle vedette de la « cavalerie légère », grâce à son adaptabilité, sa fiabilité et sa capacité de résistance, qui font que contrebandiers, terroristes ou miliciens la préfèrent, de même que les forces de l'ordre chargées de les arrêter.

Cette fonctionnalité recherchée de la moto africaine n'implique absolument pas que sa diffusion traduise une sorte d'utopie prométhéenne postcoloniale. De fait, un thème transversal de tout le dossier est l'ambiguïté notoire des valeurs, des imaginaires et des représentations rattachés à la moto. Si, d'un côté, elle est certainement perçue comme un moyen d'obtenir prestige personnel, mobilité sociale ou accès à l'emploi, à l'économie et aux services urbains, d'un autre côté, la moto reste encore un artefact inquiétant, associé à l'insécurité et même à des comportements illégaux ou criminels : d'abord pour le danger qu'elle représente en tant que mode de transport, étant donné la faible protection qu'elle offre au conducteur ; ensuite, parce qu'en Afrique la mortalité par accidents de la route est la plus haute du monde, pour les préjugés populaires qui ont cours sur les motocyclistes et, en particulier, sur les chauffeurs de moto-taxis (imprudence, informalité, délinquance, consommation et trafic d'alcool et de drogues) ; et, enfin, du fait de l'emploi de plus en plus fréquent de la moto dans la contrebande, le trafic illégal ou la militarisation radicale.

C'est ainsi que, dans « Accidentologie et perception des normes de la sécurité routière par les motocyclistes dans le Grand Sfax en Tunisie » (pp. 123-134), Nesrime Bouhamed étudie les risques d'accident liés aux motocyclettes en Tunisie et mentionne des facteurs comme la densité démographique, l'informalité de l'économie, le mauvais état des routes, la signalisation routière déficiente, l'abondance de pièces de rechange falsifiées ou défectueuses, la conduite sans assurance et l'absence d'immatriculation des véhicules, ou encore l'inexistence de campagnes de sensibilisation sociale. De leur côté, Hervé Gbenahou, Daniel Azonchiga et Vignon Bedie documentent l'automédication des chauffeurs de moto-taxis (*zémijan*) au Bénin², et Kafé Kroubo et Bakary Ouattara, la consommation et le trafic d'alcool et de drogues (cannabis, héroïne, cocaïne, etc.) parmi ceux de la Côte d'Ivoire³. En d'autres termes, ces recherches nous permettent, dans leur ensemble, de recomposer un tableau complexe avec des variables d'analyse sociologique qui vont amplement au-delà de l'éventuelle responsabilité individuelle des conducteurs – de fait, en parallèle, d'autres auteurs du dossier (comme Sylvie Ayimpam, Bienvenu Kobongo Okito et Michel Bisa Kibul dans « La gouvernance au quotidien des taxi-motos à Kinshasa : une régulation difficile », pp. 135-150) décrivent crûment l'inefficacité structurelle des politiques gouvernementales pour réguler la marée des motocyclettes.

D'autres contributeurs encore se penchent sur des thèmes aussi divers que les différences comparées de situation géographique, de classe, d'âge et de genre dans les dynamiques de diffusion des motos personnelles (Pascal Pochet et Gaële Lesteven)⁴, les circuits de

2. Cf. : « Encourir des risques pour réduire des risques » : ethnographie des pratiques médicamenteuses des conducteurs de taxi-moto à Cotonou (Bénin) » (pp. 101-112).

3. Cf. : « Trafic et consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké (Côte d'Ivoire) » (pp. 113-122).

4. Cf. : « La moto personnelle dans les villes d'Afrique subsaharienne : diffusion, usages et utilisateurs » (pp. 41-54).

commercialisation des motos asiatiques au Cameroun (Nicolas Teougam)⁵, ou l'innovation embryonnaire des motos électriques (Yao Amedokpo et Virginie Boutueil)⁶. La variabilité des problèmes traités rend les auteurs conscients de la complexité de parler de « l'Afrique » comme s'il s'agissait d'un tout homogène, au point que les coordinateurs du dossier identifient quatre distorsions de l'échantillon casuistique qui nuancent leur représentativité comparative : premièrement, la surreprésentation de cas de pays francophones de l'Afrique occidentale et centrale ; deuxièmement, l'abondance des études sur le phénomène des moto-taxis ; troisièmement, le caractère surtout urbain de ces études ; et, quatrièmement, la nécessité de prendre en compte la pauvreté ou l'inexistence de registres officiels sur la production de motos, les ventes et achats, les assurances, les accidents de la route, etc.

C'est de fait cette conscience des limites de l'information disponible qui conduit Giorgio Blundo et Assogba Guézéré à détecter plusieurs lacunes persistantes dans la littérature actuelle sur la moto-mobilité : en particulier, celles se rapportant à ce que l'on pourrait appeler l'ethnographie quotidienne de la moto (techniques corporelles, façons de conduire, circuits et usages ruraux, biographie sociale de la moto comme matérialité), mais aussi aux effets productifs, génératifs ou positifs de la passion motocycliste (usages agonistiques, ludiques, non utilitaires), ou encore à la documentation des manières locales de s'approprier la moto en tant qu'objet technique (réparation, tuning,

innovation, ethnomécanique, adaptations à l'environnement de la technologie motocycliste). Tout un ensemble de variations, en somme, qui révèle comment et pourquoi, dans de nombreuses parties du monde, la moto est aujourd'hui beaucoup plus qu'un artefact diagnostique et est devenue, pour paraphraser Marcel Mauss, un objet social total. Cette totalité en arrive même à atteindre des dimensions insoupçonnées lorsque, à partir du registre de toutes ces modulations « locales », l'anthropologie émergente de la moto offre de nouveaux outils de réflexion pour l'analyse géopolitique : alors que les principaux pays industrialisés encouragent la transition des combustibles fossiles vers des formes d'énergie plus durables, le tsunami de motocyclettes nous montre qu'ailleurs l'ère du pétrole ne fait que commencer. Et cette arythmie technologique dessine les contours d'une scène mondiale qui n'est plus nécessairement marquée par l'habituelle distinction entre les puissances du premier monde et les pays en voie de développement, mais bien par les asymétries, circulations et tensions à l'intérieur du « Sud global », avec la nouvelle domination stratégique d'acteurs économiques comme l'Inde ou la Chine.

Diego Villar

5. Cf. : « Circuits d'approvisionnement et de commercialisation des motos et tricycles asiatiques à Maroua (Cameroun) » (pp. 71-84).

6. Cf. : « L'intégration des motos électriques dans les systèmes de transport urbain en Afrique : constats et perspectives » (pp. 85-100).