

Jennifer Hart
Ghana on the Go
 African Mobility in the Age of Motor
 Transportation

Bloomington-Indianapolis, Indian University Press,
 2016, 250 p., \$ 35.-

Jennifer Hart propose, dans cet ouvrage, une histoire culturelle, économique et politique de l'automobilité au Ghana, qui examine les possibilités et les enjeux liés au développement du transport motorisé en analysant les interactions entre entrepreneurs, État et société. Elle aborde cette histoire par le prisme des chauffeurs qui, dès les premières décennies du XX^e siècle, deviennent propriétaires d'une voiture et proposent leurs services pour le transport de personnes et de marchandises. À travers cette nouvelle forme d'entrepreneuriat, les chauffeurs accèdent à une certaine prospérité et gagnent en respectabilité. L'ouvrage se focalise sur le transport motorisé à des fins commerciales, que l'auteure présente comme une caractéristique propre à l'automobilité au Ghana, en contraste avec une expérience européenne et américaine plus centrée sur un usage privé de l'automobile. Ce livre offre des réflexions intéressantes sur les tensions entre acteurs étatiques et non étatiques: d'un côté, l'usage politique d'une technologie comme l'automobile par des gouvernements coloniaux et postcoloniaux; de l'autre, la capacité d'acteurs non étatiques à définir leurs propres utilisations de l'automobile, en opposition parfois avec les modèles encouragés par les autorités. *Ghana on the Go* est une référence pour tout·e historien·ne intéressé·e par l'histoire de l'automobilité en contexte colonial et postcolonial.

Le premier chapitre retrace l'émergence de réseaux, de pratiques et d'une culture de l'automobilité au début du XX^e siècle qui permet à un ensemble d'acteurs locaux d'accéder à une certaine prospérité.

En effet, l'auteure montre que le développement du transport motorisé repose sur des réseaux économiques, sociaux et infrastructurels existants, mais que l'automobile offre de nouvelles possibilités pour les entrepreneurs, cultivateurs et commerçants qui s'approprient cette technologie en l'adaptant à leurs besoins. Jennifer Hart examine également les relations entre entrepreneurs locaux et État dans le contexte de la colonisation britannique. D'un côté, les autorités coloniales investissent dans les routes qui servent leurs propres intérêts, tout en délaissant celles qu'elles considèrent d'intérêt purement local. Dans un contexte où l'automobile concurrence le réseau ferroviaire construit pour servir l'impérialisme britannique, les autorités tentent de limiter l'accès à la route des entrepreneurs ghanéens. De l'autre côté, les chauffeurs réussissent à contester l'autorité coloniale en construisant leurs propres routes ou en améliorant et en contournant les tronçons abandonnés par la puissance coloniale.

Le cœur de l'ouvrage (chapitres 2–4) déplace l'attention sur les valeurs et les représentations associées à la figure du chauffeur et à l'émergence d'un débat public sur l'automobilité, dans lequel l'État, les chauffeurs, ainsi que d'autres acteurs sociétaux cherchent à affirmer leur propre vision. Le deuxième chapitre discute la promulgation par les autorités coloniales en 1934 d'une ordonnance sur la circulation routière qui identifie le comportement et les connaissances des chauffeurs comme la cause première des accidents de la route. En rendant les chauffeurs responsables de la sécurité publique, l'ordonnance légitime l'adoption d'une série de règlements qui viennent alors régir la profession: mise en place d'un permis de conduire, d'un examen des connaissances techniques de l'apprenti-chauffeur, d'exigences en matière d'alphabétisation, etc. Pour leur part, les chauffeurs codifient

également leur système de formation par apprentissage et définissent les valeurs et les règles de comportement propres à leur métier. L'auteure démontre que l'émergence d'un climat de défiance à l'égard des chauffeurs pousse ces derniers à professionnaliser leur métier et à s'organiser en syndicats afin de faire entendre leur voix.

Le troisième chapitre analyse la manière dont le métier de chauffeur permet à de jeunes Ghanéens d'accéder à une forme nouvelle de respectabilité en leur consentant d'être mobiles, de diriger leur propre entreprise et de réaliser des profits quotidiens; respectabilité d'ailleurs reconnue par les premiers gouvernements de la période indépendante qui, à la fin des années 1950, incluent pleinement les chauffeurs dans le nouveau projet national en les présentant comme des entrepreneurs ayant réussi à résister à la puissance coloniale. Quant au quatrième chapitre, il décrit un nouveau changement de l'opinion publique à propos des chauffeurs au cours des années 1960. Sur fond de crise économique, les chauffeurs deviennent les nouveaux boucs émissaires d'un État qui cherche à les identifier comme la source de la crise. Jennifer Hart montre que la même forme d'entrepreneuriat qui fondait la respectabilité des chauffeurs dans les décennies précédentes – caractérisée par l'autonomie et la réussite – soutient désormais leur criminalisation.

La dernière partie (chapitre 5) s'adresse tout particulièrement aux chercheurs et aux chercheuses intéressé·e·s par les politiques de développement économique appuyées par la Banque mondiale et le Fonds monétaire international et leur impact sur l'économie nationale des pays pauvres. Le chapitre examine comment les politiques néolibérales mises en place au Ghana au début des années 1980 redonnent à la fois une importance accrue au secteur du transport motorisé, mais en-

traînent également une précarisation du travail de chauffeur en raison notamment d'un afflux de voitures et d'une baisse des tarifs de transport.

L'ouvrage de Jennifer Hart est une importante contribution à l'histoire économique et sociale de l'automobilité, qui participe à décentrer une historiographie encore trop axée sur les États-Unis et l'Europe, tout en questionnant de manière intéressante les relations de pouvoir qui se jouent dans les contextes colonial et postcolonial. On aurait toutefois souhaité que l'auteure se penche plus en détail sur les différents usages de l'automobile au quotidien – que ce soit les pratiques de voyage, de commerce ou de loisir – afin de dresser un portrait plus complet de l'automobilité au Ghana. Si le sous-titre promet une étude de l'«African Mobility in the Age of Transportation», l'ouvrage de Jennifer Hart est avant tout une histoire sociale des entrepreneurs de transport, focalisé essentiellement sur le Ghana. Pour éviter tout nationalisme méthodologique et respecter le titre du livre, on aurait apprécié, par exemple, que l'auteure se penche également sur les mobilités transfrontalières.

César Jaquier (Neuchâtel/Lyon)

Ingo Köhler
Auto-Identitäten
Marketing, Konsum und
Produktbilder des Automobils nach
dem Boom

Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2018, 554 S.,
 Fr. 101.–

Verzaubert – entzaubert – neu verpackt. Diese Trias beschreibt die Veränderungen des «soziokulturellen Leitbildes» Automobil von der Mitte des 20. Jahrhunderts bis zu den 1980er-Jahren. Ingo Köhler zeichnet in seiner gelungenen Studie