

Claudio Sopranzetti, *Owners of the Map. Motorcycle Taxi Drivers, Mobility, and Politics in Bangkok*

Oakland, University of California Press, 2018, 15 photographies, 3 cartes, bibliographie, index, 314 p.

Jean Baffie

**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/moussons/6308>

DOI : 10.4000/moussons.6308

ISSN : 2262-8363

Éditeur

Presses Universitaires de Provence

Édition imprimée

Date de publication : 13 août 2020

Pagination : 252-255

ISBN : 979-10-320-0273-5

ISSN : 1620-3224

Référence électronique

Jean Baffie, « Claudio Sopranzetti, *Owners of the Map. Motorcycle Taxi Drivers, Mobility, and Politics in Bangkok* », *Moussons* [En ligne], 35 | 2020, mis en ligne le 13 août 2020, consulté le 25 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/moussons/6308> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/moussons.6308>



Les contenus de la revue *Moussons* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Claudio Sopranzetti, *Owners of the Map. Motorcycle Taxi Drivers, Mobility, and Politics in Bangkok*, Oakland, University of California Press, 2018, 15 photographies, 3 cartes, bibliographie, index, 314 p.

Par Jean Baffie*

Celui qui a vécu à Bangkok dans les années 1990-2000 a pu voir l'émergence d'un emploi relevant alors du secteur informel, celui des conducteurs de moto-taxis. Des études d'un phénomène devenu rapidement incontournable faisaient cependant défaut et il faut reconnaître à Claudio Sopranzetti d'avoir produit un travail original et plutôt bien informé, basé sur un terrain prolongé d'au moins deux ans, deux années décisives puisqu'en 2009-2010, les conducteurs de moto-taxis ont joué un rôle non négligeable aux côtés des chemises rouges, les partisans de l'ancien Premier ministre Thaksin Shinawatra, particulièrement dans les renseignements concernant les positions des militaires et le déplacement rapide des leaders.

Originaire d'une petite ville d'Italie centrale, C. Sopranzetti a reçu une licence en anthropologie et linguistique en 2005 à l'université de Rome « La Sapienza ». Il a obtenu son Ph.D. en anthropologie de l'université d'Harvard en 2013 avec une première version de ce travail sur les conducteurs de moto-taxis de Bangkok. Et il est, depuis 2013, chercheur en post-doctorat au All-Souls College de l'université d'Oxford. Il annonce deux nouvelles recherches, l'une sur les commerçants africains¹ en Asie du Sud-Est, l'autre sur les réponses apportées à la crise économique en Italie.

L'ouvrage ici recensé débute par quatre pages de remerciements (p. xi-xiv) où l'on trouve les noms de la majorité des historiens, politistes et – dans une moindre mesure – anthropologues spécialistes de la Thaïlande. Notons qu'il commence – comme il se doit – de remercier ses douze

informateurs privilégiés, des chauffeurs de moto-taxis dont l'ouvrage est, pour une large part, l'histoire des vies.

C. Sopranzetti semble avoir une bonne connaissance du thaï, du « Street Thai » selon un journaliste du *Bangkok Post* (Suebsaeng 2010), mais remercie une assistante de recherche ainsi que le Sumaa Culture and Language Institute, une école de langue thaïe pour expatriés située dans le quartier allemand de Sathon à Bangkok, pour son aide concernant la langue thaïe. Il faut regretter pourtant un système de transcription éloigné de celui recommandé par l'Institut royal, utilisé aujourd'hui par la plupart des spécialistes de la Thaïlande, en dehors des linguistes.

L'ouvrage comprend deux grandes parties : mobilité et mobilisation. La première de ces parties relève de l'anthropologie mais la seconde beaucoup plus de la science politique. Et il faut ajouter que l'ensemble emprunte beaucoup à une certaine philosophie française de gauche, les auteurs les plus cités étant Henri Lefebvre, Michel Foucault, Gilles Deleuze et Felix Guattari².

En dehors du chapitre 3 dans lequel l'auteur traite des questions de migration après avoir accompagné un de ses informateurs privilégiés dans la province d'Udon Thani (appelée par erreur Udon Rachathani vraisemblablement par confusion avec Ubon Ratchathani), les trois autres chapitres de la première partie sont d'abord un historique de Bangkok et de ses moyens de transport, puis une étude du phénomène des moto-taxis et une réflexion sur leur rôle dans Bangkok. C. Sopranzetti y voit un biais pour appréhender la ville de Bangkok dans sa globalité. Utilisant volontiers un vocabulaire marxiste, il les considère comme une des principales infrastructures de Bangkok (p. 71).

Alors que cette première partie devait être la plus originale voire passionnante pour le spécialiste de la ville, elle est globalement décevante. De l'avis de C. Sopranzetti le rôle des conducteurs des moto-taxis est de

« constamment faire et défaire Bangkok », « jour après jour, un voyage après l'autre » (p. 9, 12-13). Il précise plus loin : « Jour après jour, heure après heure, voyage après voyage, ils réunissent les fils qui tissent ensemble le territoire urbain, ses activités quotidiennes, et ses habitants » (p. 65). Un des leaders de conducteurs lui aurait même déclaré : « Personne ne connaît la ville aussi bien que nous. C'est nous qui possédons la carte [*we are the owners of the map*] » (p. 19). Ce qui donna le titre du livre³. Les précisions, notamment sur les origines des chauffeurs, leur âge, leur sexe, leur carrière, sur ce que deviennent les anciens chauffeurs, font largement défaut. C. Sopranzetti estime leur nombre à 200 000 (p. 65, 71 et suiv.) sans citer de source sérieuse⁴. Il précise même qu'ils étaient quelques centaines au début des années 1980 et presque 40 000 une décennie plus tard (p. 111), 37 500 en 1994 puis 106 056 en 2003, selon des chiffres obtenus du Ministry of Land Transportation⁵. Il existe pourtant aujourd'hui des statistiques officielles, vraisemblablement contestables, mais qu'un chercheur consciencieux aurait dû citer : 91 582 chauffeurs de moto-taxis dans 5 670 points de rassemblements (*win*) au 31 décembre 2018, soit une moyenne de seize par point (site Internet du Krom kankhonsong thangbok/Département du transport terrestre).

Le choix du terrain (le *soi* Ngam Duphli situé entre les rues Sathorn Tai et Rama IV) semble avoir été dicté parce que, selon l'auteur, ce serait là que le phénomène aurait débuté. Cependant, c'est un quartier très spécifique peut-être plus connu des expatriés européens (surtout français et allemands puisque nous sommes derrière le Goethe Institute et des ambassades d'Allemagne et d'Autriche et proche de l'ancienne Alliance française) et des touristes (avec cinq hôtels à proximité) que des Thaïs. Sans doute aurait-il été préférable de trouver un quartier moins étranger comme ceux de Khlong-Toei légèrement à l'est, de Saphan

Khwai au nord-ouest, de Ramkhamhaeng au nord-est.

Pour un travail d'anthropologue il est étonnant d'apprendre aussi peu sur la vie quotidienne des conducteurs, de leurs lieux et mode d'habitation, de leur consommation, de leurs distractions (participent-ils aux courses illégales qui se déroulent certaines nuits dans de larges avenues), de leurs amours (des liaisons durables avec des clientes sont-elles fréquentes?), de leur santé (les rues sont devenues si polluées que de nombreux Bangkokiens portent aujourd'hui des masques de protection), de leurs accidents⁶, de leurs crimes et délits voire de leurs revenus. Notons qu'il n'est pas question des femmes conductrices de moto-taxis alors que, selon un article du *Petit Journal* (édition de Bangkok) : « le président de l'association des moto-taxis de Thaïlande estime [en octobre 2018] que les femmes représenteraient désormais jusqu'à 30% des quelque 98 000 chauffeurs enregistrés à Bangkok » (anonyme 2018)⁷. Sopranzetti s'intéresse également très peu à la clientèle des moto-taxis. En fait, il est aisé de constater qu'il s'agit essentiellement de personnes très jeunes, sans sac ou paquet trop volumineux. Le profil type semble être l'employée de bureau ou la vendeuse sortant du métro et ne voulant pas trop marcher au soleil pour rejoindre son entreprise ou sa boutique. Cela réduit considérablement l'importance des moto-taxis.

L'auteur brosse un historique intéressant du transport en commun à Bangkok, mais est bien léger sur l'historique des moto-taxis. Se basant, semble-t-il, sur un unique article d'un mensuel économique local de langue anglaise d'octobre 1983, il signale que le phénomène est apparu dans la ruelle Ngam Duphli. Selon mes propres observations pour la décennie 1980 que j'ai passée à Bangkok, c'est à l'occasion des inondations – quasi annuelles alors mais surtout spectaculaires pour les années 1980 et 1983 – que des moyens de transport sont apparus dans les *soi* (ruelles) les plus gravement touchés.

Les moto-taxis se révélèrent alors très utiles pour éviter de patauger dans l'eau jusqu'à la grande rue, plus souvent épargnée par les inondations ou plus vite asséchée. Mais dans quelques ruelles (comme la mienne, le soi Uthairat de la rue Pradiphat), les moto-taxis étaient concurrencées par un autre moyen de transport moins rapide, le *saleng*, une sorte de triporteur aménagé pouvant transporter jusqu'à six personnes.

C. Sopranzetti donne une image sublimée du conducteur de moto-taxi comme d'un citadin maîtrisant parfaitement le plan de la ville. Or, dans chaque station le périmètre annoncé (avec les tarifs : généralement de 20 à 60 bahts, de 10 à 120 bahts pour le cas le plus extrême rencontré⁸) est relativement limité. On demandera rarement à un moto-taxi de la rue Pradiphat d'aller au-delà du monument de la victoire, situé à environ trois kilomètres et le plus souvent le moto-taxi est simplement utilisé à la descente du bus ou du métro aérien pour les dernières centaines de mètres comme c'est le cas pour les *tuk-tuk*, à peu près passés sous silence par C. Sopranzetti alors que les conducteurs sont également originaires de l'Isan, le Nord-Est thaïlandais. Il est vrai que, parfois et dans certains quartiers, il sera demandé à des chauffeurs de délivrer un pli ou un colis urgent à l'autre bout de Bangkok, mais, de mon avis personnel, cela n'est pas si fréquent.

Depuis au moins trois décennies la signalisation (et des plans gratuits) indiquent les raccourcis des soi (ruelles) communicants. Les particuliers comme les rivaux des moto-taxis, à savoir les *tuk-tuk* et les taxis-voitures, les utilisent systématiquement. Il est ainsi assez aisé de relier Asok à Nana Nord sans passer par l'avenue Sukhumvit et ses embouteillages.

Plus que l'ethnographie des chauffeurs de mototaxis de Bangkok, c'est l'engagement politique de ceux-ci aux côtés des Chemises rouge pour le soutien de l'ancien Premier ministre Thaksin Shinawatra (2001-2006) qui intéresse C. Sopranzetti et fait tout

l'intérêt du livre. Toutes les phases de ce soutien sont bien décrites et analysées et l'on comprend alors que le véritable sujet de cette entreprise est autant l'Association des conducteurs de moto-taxis plutôt que les conducteurs eux-mêmes. L'auteur de cette recension, lui-aussi présent à Bangkok en avril-mai 2010 n'avait pas réalisé le rôle apparemment essentiel joué par ceux-ci lors de l'occupation de quelques rues commerciales du centre de Bangkok⁹. Le lecteur ne manquera toutefois pas d'être quelque peu désarçonné par la dernière partie de l'ouvrage sur le ralliement de l'Association des conducteurs de moto-taxis aux militaires, engagés à les protéger contre la corruption de la police. Ce qui semble laisser également l'auteur du livre dans une certaine perplexité, voire incompréhension.

C. Sopranzetti a fait et assimilé un nombre impressionnant de lectures d'ouvrages d'anthropologie et surtout de philosophie (marxiste tout particulièrement). De fait, environ la moitié des références de son imposante bibliographie finale concernent des ouvrages et articles théoriques ou à but comparatif. Malheureusement, ses avancées théoriques éventuelles s'appuient sur des données de terrain finalement insuffisantes, surtout pour ce qui concerne l'ethnologie.

Il est donc plutôt surprenant que l'historien anglais – basé à Bangkok – Chris Baker, très productif dans le champ des études thaïes (notamment avec son épouse Pasuk Phongpaichit) mais qui semble réagir ici plus en politiste (qu'il est également) soit si dithyrambique sur cet ouvrage dans le compte rendu qu'il en fit pour le *Bangkok Post* en écrivant : « *this is a brilliant and extraordinary book, combining an original way to understand the modern city, an intimate view of a pivotal moment, and a challenge to the practice of anthropology* » (Baker 2018 : 10).

Notes

1. Sa bibliographie complète est disponible aux URL : <http://www.asc.ox.ac.uk/person/2206>

et <https://oxford.academia.edu/ClaudioSoprzanetti/CurriculumVitae>. Dans sa page Internet, C. Soprzanetti indique qu'il a travaillé au Kenya pour une ONG et qu'il a visité des pays de l'Afrique occidentale, URL : <http://www.claudiosoprzanetti.com/about.html>.

2. De nombreux autres chercheurs français sont cités (Louis Althusser, Étienne Balibar, Pierre Bourdieu, Michel de Certeau, Didier Fassin, Bruno Latour) – malheureusement pour un chercheur sérieux – toujours dans des traductions anglaises, sans doute plus disponibles dans les universités anglo-saxonnes où l'auteur a étudié, mais il est vrai que dans sa biographie il donne son niveau de connaissance du français comme « débutant (*beginner*) ».
3. Ici au moins, la phrase thaïe aurait été bien utile pour en apprécier réellement le sens.
4. La note de la page 65 indique que cette estimation a été faite par l'auteur « en collaboration avec l'Association des Moto-taxis de Thaïlande ».
5. En fait, ce n'est pas un ministère (*krasuang*) mais un département (*krom*) du transport terrestre (voir <https://web.dlt.go.th/statistics/>).
6. Les guides de voyages les plus populaires découragent les touristes d'utiliser les moto-taxis (Cummings & Williams 2006 : 243).
7. Si l'auteur a fait l'essentiel de son terrain de 2009 à 2011, ce qu'il écrit dans son épilogue indique qu'il y revint en 2017. Notons qu'avant d'entendre sa voix il est quasiment impossible de réaliser qu'un conducteur est une femme (avec les cheveux souvent coupés courts, le casque et la tenue unisexe).
8. En décembre 2019, mais je n'ai pas fait une recherche très poussée à ce sujet.
9. Résidant alors à l'hôtel Asia, situé à 300 mètres des lieux occupés, je pouvais m'y rendre quotidiennement à pied.

Références

- ANONYME, 2018, « La féminisation des moto-taxis à Bangkok, un phénomène de société ? », *Le Petit journal*, 31 octobre, URL : <https://lepetitjournal.com/bangkok/la-feminisation-des-moto-taxis-bangkok-un-phenomene-de-societe-243233>.
- BAKER, Chris, 2018, « Weaving through Bangkok Weaving through Life », *The Bangkok Post*, 16 février, « Life ».

CUMMINGS, Joe & WILLIAMS, China, 2006, *Bangkok. City guide*, Melbourne : Lonely Planet.

SUEBSAENG, Asawin, 2010, « The Art of motor-sai politics », *The Bangkok Post*, 22 août.

*Sociologue, historien, chargé de recherches au CNRS de 1992 à 2016. Chercheur associé à Aix-Marseille Univ, CNRS, IrAsia, Marseille, France.

Pierre Petit, *History, Memory, and the Territorial Cults in the Highlands of Laos. The Past Inside the Present*, Londres, New York, Routledge, 2020, 232 p.

Par Bernard Formoso *

Pierre Petit, professeur d'ethnologie à l'université libre de Bruxelles, a recueilli au Laos les matériaux ethnographiques à la base du présent ouvrage, dans la province septentrionale de Houaphan, de 2009 à 2018. Il les a complétés par la consultation des archives coloniales du fonds ANOM à Aix-en-Provence. L'étude traite de l'histoire, des actes mémoriels et des cultes aux divinités tutélaires des Taï Vat de la vallée de la Houai Yong, qui jouxte la province vietnamienne de Són La. Les Taï non bouddhisés dont il est question ici et qui forment une branche locale des Taï Dam, doivent leur endonyme au fait qu'ils sont originaires de Muang Vat, l'actuel Yèn Chau, dont ils émigrèrent en deux vagues : la première, entre 1860 et 1870, pour fuir les exactions des bandes armées chinoises et la seconde, dans les années 1950, pour se soustraire aux violences provoquées par la Première guerre d'Indochine. Pour autant, ils conservent de puissants liens familiaux avec les Taï de Yèn Chau qui se traduisent par de fréquentes visites.

Sur le plan épistémologique, l'auteur panache dans cette monographie l'historiographie classique, consignée dans les sources écrites, avec la mémoire en acte et en situation que livrent oralement, par retour réflexif sur leur passé, des gens *back and beyond*, dont le point de vue est géné-