Les funérailles joyeuses d'un Caterpillar

Chez les Ankave-Anga de Papouasie-Nouvelle-Guinée

The Joyful Burial of a Caterpillar

Pierre Lemonnier

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/tc/7829>

DOI : 10.4000/tc.7829

ISSN : 1952-420X

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 31 octobre 2016

Pagination : 112-133

ISBN : 9782713225291

ISSN : 0248-6016

Référence électronique

Pierre Lemonnier, « Les funérailles joyeuses d'un Caterpillar », *Techniques & Culture* [En ligne], 65-66 | 2016, mis en ligne le 31 octobre 2018, consulté le 29 septembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/tc/7829> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tc.7829>

Les funérailles joyeuses d'un Caterpillar

Chez les Ankave-Anga de Papouasie-Nouvelle-Guinée

À la mémoire de Denis Fauconneau, Henri Hervé, Pierre Le Gars

De mars 1999 à septembre 2009, un bulldozer Caterpillar était visible sur une arête montagneuse surplombant la rivière Suowi, en Papouasie-Nouvelle-Guinée (PNG). Il aurait pu y rester à jamais, si ce n'est que, par sa présence même, il était la négation de ce pourquoi il était arrivé chez les Ankave-Anga : transformer en piste d'aviation une crête étroite et pentue partiellement couverte de forêt tropicale. Au moment où ses roulements de roues avant avaient rendu l'âme, son conducteur l'avait parqué là où les règlements et la raison exigent que la bande de terre sur laquelle des avions circulent soit bordée par une zone libre de tout obstacle. Il fallut donc l'enfouir six pieds sous terre pour qu'un avion atterrisse à Ikundi.

En tant qu'épave temporaire, cette machine n'a pas plus d'intérêt pour l'anthropologue qu'elle n'en eut pour les Ankave, car ce n'était pas « leur » déchet. Ceux-ci ne manquent pas de produire et gérer, voire réutiliser des rebuts (*paimane*) et des choses brisées, gaspillées, ruinées (*xwetea'*) (Speece 1987 : 208). Jusqu'à l'introduction de produits manufacturés, tous les matériaux se désintégraient, à l'exception des pierres des herminettes et des masses d'armes, jetées sur place en fin de vie. Les outils d'acier sont généralisés, mais peu d'objets industriels pénètrent dans la vallée : fait-tout et couverts en aluminium, tasses et assiettes émaillées « chinoises », bassines en matière plastique, vêtements, quelques serviettes-éponges et couvertures en coton. Les manches de machette brisés sont remplacés par des ligatures de rotin ; quelques bouteilles en matière plastique sont transformées en gourdes, mais les rebuts de produits industriels sont rares. Le climat tropical humide et les porcs domestiques se chargent toujours de faire disparaître les excréments, les épluchures, les maisons abandonnées. Bref, rien ne distingue ici les Ankave d'autres peuples un peu isolés de Mélanésie. En revanche, tous n'ont pas de bulldozer cassé.

1. Une nuit de cérémonie de levée de deuil *songen*. La couleur bleu des *gumi simaa* de ces jeunes hommes est celle des manches de brosses à dents dans lesquels elles ont été façonnées. *Gumi* vient du mot allemand pour « caoutchouc » et *simaa* est le nom des barrettes nasales.

(Ayakupna'wa', 1987)

2. Au moment des initiations masculines collectives – qui ont peut-être disparu au moment où j'écris –, les Ankave prennent grand soin de certains restes. Les dispositifs temporaires (présentoirs de décorations corporelles, échafaudages, corridors de feuillage) sont mis en pièces et immédiatement jetés dans la forêt pour que les femmes et les non-initiés ne sachent pas à quoi ils ont servi. Les épluchures de tubercules et de cannes à sucre sont rassemblées et mises en sûreté dans quelque fourche d'arbre ou brûlées, afin qu'elles ne servent pas de support à de néfastes pratiques magiques.

(Ayakupna'wa', 1994)

3. Le D3 sert d'aire de jeu. (2008)

4. En 1987, quelques pelles données par le député de Menyama (et la présence des anthropologues) ont suscité un bref enthousiasme collectif pour la piste, très vite retombé.

En vérité, du D3 en panne, les Ankave n'ont rien eu à faire, au propre comme au figuré, ce tas de ferraille n'étant pour eux qu'une entrave un peu plus massive que d'autres à la lente construction de leur *estrip*. Des interactions de la population locale avec l'épave, il n'y a rien à dire, si ce n'est qu'on trouvait agréable de grimper dessus. Si bien que, pour l'anthropologue et l'historien, elle évoque seulement la complexité de la mise en pratique du développement aux marges de la modernité.

Sous ce rapport, les résultats de l'analyse sont d'une grande banalité : l'inertie cumulée de plusieurs bureaucraties fut (et demeure) un frein calamiteux au désenclavement de la vallée de la Suowi ; et sans l'intervention d'une multitude de personnes de bonne volonté, la piste n'aurait jamais été achevée. Les pages qui suivent détaillent ces difficultés. Elles montrent également qu'un objet peut être au centre d'une histoire dans laquelle s'enchevêtrent toutes sortes d'acteurs, de logiques sociales, de stratégies et de dispositifs matériels, et rester à peu près totalement étranger à la vie sociale de ceux chez qui il a... atterri. Le D3 des Ankave se situe à une telle interface, mais il ne « dit » rien à personne, sauf à l'ethnologue qui, presque objectif, en raconte l'histoire. Sans objectivité parce que c'est à ma demande ¹ que ce bulldozer fut hélicoptéré à Ikundi en 1999, dans le but d'ajouter la force d'une machine aux bras des hommes, des femmes et des enfants qui tentaient de niveler la montagne. C'est également moi qui ai décidé de l'enterrer.

5. Trois provinces de l'État indépendant de PNG se devinent sur cette photographie de la vallée de la Suwiri : le Gulf, où est situé Ikundi – tache claire au centre de l'image –, le Morobe, derrière le photographe, et les Eastern Highlands, sur la droite. La vallée est trop escarpée pour que les compagnies forestières s'y intéressent, et le gaz naturel du sous-sol n'est exploité qu'au-delà du territoire ankave, 30 km plus à l'ouest, dans les basses terres du golfe de Papouasie.

Une piste, pour quoi faire ?

Les 550 Ankave-Anga de la vallée de la Suwiri ont vu passer des chercheurs de pétrole dès 1938 et découvert les représentants du colonisateur australien d'alors, au début des années 1950 (Bonnemère & Lemonnier 2009), mais ils restent un peuple aux marges de la modernité. Quelques hommes partirent travailler en plantation dès le milieu des années 1960, mais l'émigration temporaire a été interrompue entre 1982 et les années 2000². Et, si diverses dénominations chrétiennes ont tenté de s'implanter dès les années 1970, l'évangélisation a cessé entre 1993 et 2011 ; les représentants des églises (tous papous) étant systématiquement chassés par les Ankave.

La colonisation a par ailleurs placé le territoire ankave à la frontière de la « Papua » anciennement britannique et de la « Neuguinea » allemande, puis à la rencontre de trois provinces de l'État indépendant (en 1975) de PNG. La vallée est située dans le Gulf mais aucun représentant de cette province n'y a jamais mis le pied. C'est de Menyamya, dans le Morobe, que sont toujours venues les expéditions policières (dès les années 1950), les représentants des églises, les rares « patrouilles » médicales des Luthériens et les promesses des hommes politiques locaux – curieusement, les Ankave sont inscrits sur les listes électorales d'une province qui n'est pas la leur.

6. La Nouvelle-Guinée coloniale, 1901 in Cram, G.F. 1901. *Atlas of the World*.

7. Des Menye observent le DH50 du pilote O'Dea venu ravitailler la première expédition en territoire « kukukuku » (anga) à Menyamy, en septembre 1933. Un jeune Menye eut l'ahurissant courage d'accepter de monter dans l'avion pour un vol jusqu'à Salamaua, au bord de la mer...

Quelques semaines plus tard, l'absence d'or et l'hostilité de la population conduisirent à l'abandon du campement. Menyamy ne revit des administrateurs (et des missionnaires) qu'en 1950.

8. Au milieu des années 1930, en pleine ruée vers l'or, Wau – en pays « kukukuku » – était le plus gros aérodrome du monde de par le volume de fret transporté (axes de dragues, chevaux de course, automobiles...), si bien que nombre d'habitants de PNG ont vu un avion avant une voiture : comme ce Baruya de Wonenara sous l'aile d'un Cessna 185 de la Missionary Aviation Fellowship (MAF) en 1978. Ces petits appareils sont notamment utilisés pour transporter le café produit localement, au moins lorsque l'opération est rentable, c'est-à-dire lorsque les cours du café sont élevés tandis que ceux du pétrole (et de l'essence aviation) sont bas.

Du fait de la non-existence de cultures de rente (quelques pieds de café en 1990) et donc, de revenus, l'absence de boutique de brousse s'ajoute à celle d'école, de poste infirmier et de missionnaire qui caractérisait l'isolement relatif d'Ikundi (le principal village ankave) jusqu'à l'arrivée de l'avion. La mortalité infantile atteignait toujours 350 ‰ en 2011.

Les Ankave savent qu'à deux jours de marche de chez eux, leurs voisins bénéficient de soins médicaux et d'une école depuis une cinquantaine d'années, de même qu'ils savent appartenir à une nation qui, dans beaucoup d'endroits, assure des « services » auxquels ils estiment avoir droit. Ils se considèrent comme oubliés : « Sommes-nous des porcs et des chiens ! » Mais, outre le quiproquo administratif dû à leur localisation, la vallée est difficile d'accès : atteindre la piste carrossable la plus proche implique de marcher deux à quatre jours en franchissant une montagne à 2 800 m par un chemin bordé d'a-pics, et rien n'incite à engager l'effort colossal que représenterait la construction d'une route.

D'où l'idée d'une piste sur laquelle se poseraient des avions monomoteurs comme ceux qui sillonnent journallement un pays qui fut l'un des pionniers de l'aviation. En PNG, nombreux sont ceux qui sont montés dans un avion avant de voir une automobile. En théorie, l'avion est un moyen de faciliter la vie des infirmiers et instituteurs potentiels au point de leur donner l'envie de ne pas abandonner trop longtemps leur poste lorsqu'il s'agit de toucher (et dépenser) leur paie (tous les quinze jours) ou de régler quelque problème d'intendance. Il facilite aussi l'entrée dans le marché en permettant d'exporter la production locale de café.

Lors de mon premier séjour à Ikundi, en 1985, il était évident pour les Ankave que la construction d'une piste d'aviation était une condition *sine qua non* des « services » (santé, école) et de l'entrée dans le marché. Deux ans plus tard, alors que P. Bonnemère et moi entamions un long terrain, l'idée de « se rassembler tous dès lundi pour travailler sur la piste » était régulièrement émise mais rarement mise en pratique. L'éthos local est radicalement opposé à l'idée de coopération, et, même si leur propre sort est en jeu, les Ankave rechignent à travailler à leur piste, arguant du fait que, dans les vallées voisines, on a toujours été payé pour construire des terrains d'aviation ! Le député local fournit bientôt une dizaine de bèches, quatre brouettes et deux barres à mine, mais au début des années 1990, l'*estrip* ne mesurait que 150 m de long, c'est-à-dire le quart de la longueur alors requise par l'administration civile papoue.

9. Avec une extrémité butant sur un sursaut de la colline et l'autre débouchant sur une pente escarpée, la « piste » ne mesurait que 150 m de long en 1990.

Du rêve à la réalité : quelques paragraphes pour une course d'obstacles de 18 ans

Les demandes des Ankave étant constantes et unanimes – « Pierre, écris un rapport ! », « Va voir ton premier ministre pour qu'on ait une piste ! » –, fin 1993, j'ai démarché divers bailleurs de fonds potentiels à l'aide d'un document illustré bilingue, dans le but de faire financer l'hélicoptage et l'utilisation d'un petit bulldozer qui achèverait les travaux de terrassement. Le député de Menyamya a alors fourni suffisamment d'argent pour que des Ankave et des hommes venus de groupes voisins arasent une énorme bosse de 1 200 m³ de terre. La période était faste, et j'ai également obtenu de l'unique compagnie de travaux publics de Menyamya (Anga Construction Unit) un devis correspondant au transport de son bulldozer D3 (sur 35 km à vol d'oiseau en passant à 3 000 m d'altitude), à l'achèvement du terrassement de la piste et à la construction de bâtiments.

Un an et demi plus tard (juillet 1996) le Secrétariat permanent pour le Pacifique (ci-après le Fonds Pacifique) a accepté de financer le projet à hauteur de 600 000 F (100 000 euros à l'époque). Le Caterpillar D3 n'a atteint Ikundi qu'en mars 1999 –en mon absence, malheureusement–, suspendu sous un hélicoptère géant russe piloté par des pilotes russes « en stand-by à Moscou » (l'instrumentation d'un Mi-26 est écrite en langue russe). La machine a fonctionné trois semaines, remué 20 000 m³ de terre et allongé la piste de 100 m, puis les roulements des

roues avant ont rendu l'âme. L'engin a été parqué juste au bord de la piste d'où il n'a plus bougé, alors qu'il restait encore un étroit raidillon à combler, en bas de la piste, et, en haut, un sursaut de colline de 20 m de hauteur à supprimer...

L'ambassadeur de France a décidé de jeter l'éponge – quatre ans pour un projet, c'était déjà très long – mais, double-décamètre en main, j'ai vérifié et fait savoir que le D3 avait effectué sa part de travail jusqu'à ce que survienne l'incident mécanique. Il était encore réparable, il ne restait que 8 000 m³ à déplacer, et l'aviation civile papoue venait de consentir à faire une exception pour la longueur de la piste (« faites au mieux »). Le Fonds Pacifique a débloqué des fonds, longtemps après leur limite théorique d'utilisation, mais le temps que des crédits soient disponibles en PNG, Anga Construction Unit a fait faillite dans des conditions obscures (2001). Je me suis donc mis en quête d'une nouvelle société de travaux publics, d'un bulldozer, d'un hélicoptère lourd et d'une institution de confiance susceptible de recevoir les fonds, mais l'entreprise s'est révélée impossible, d'autant que le coût horaire de l'hélicoptère s'est envolé avec celui du pétrole.

Fin 2007, le projet était au point mort lorsque, espérant à tort être payés un jour, 273 hommes et femmes (ankave et membres de groupes voisins) ont travaillé 10 000 heures de leur propre initiative. La piste a atteint une longueur utilisable de 380 m et une largeur minimum de 25 m (il en faut théoriquement 30). À quelques travaux de drainage près et... pourvu que le D3 soit déplacé sur une dizaine de mètres, la piste était terminée.

La patience du Fonds Pacifique n'ayant d'égal que ma détermination (douze ans s'étaient écoulés depuis la mise en place des crédits), ses dirigeants d'alors étaient favorables à l'achèvement de la piste et à la construction d'un dispensaire et d'une école – à condition que j'apporte la preuve qu'il existait un infirmier(e) et un instituteur(trice) potentiels. J'ai obtenu un accord écrit des services sanitaires et scolaires liés aux Adventistes du septième jour – en PNG 60 % des services de santé ruraux sont assurés par les églises – et 10 000 euros ont été programmés pour faire venir (en hélicoptère) un mécanicien qui découperait le Caterpillar en morceaux. Je cherchais le chalumeau oxyhydrique et son opérateur lorsque j'ai été chargé d'une mission d'évaluation ... d'une épidémie de dysenterie à Ikundi. J'ai alors profité de la présence de deux solides et sympathiques infirmiers pour organiser l'enterrement du D3.

Il a « suffi » d'allouer les crédits de démontage du Carterpillar à la finition de la piste (trouver une manche à air et faire fabriquer des cônes, planter de l'herbe) et organiser à nouveau la venue d'un *aistrip inspector* de la DCA, pour qu'un premier avion se pose à Ikundi (en fait Ayakupna'wa) le 21 janvier 2011. Je n'étais pas là, mais j'ai si souvent imaginé la scène que j'ai l'impression très nette d'avoir tout vu.

Nos premiers rapports aux services de santé de la province du Gulf remontant à 1987, il s'est écoulé plus de vingt ans avant que les Ankave obtiennent leur *estrip*. Une centaine d'enfants sont morts entretemps et bien des femmes ont disparu « simplement » en accouchant. Le succès est donc tout relatif. Les pages suivantes précisent les acteurs et les mécanismes à l'origine des torpeurs funestes qui ont ralenti le projet.

10. Prise en 1994, cette image montre l'ampleur des travaux encore à réaliser en haut de la piste, qui doit aussi comporter un emplacement de parking pour les avions.

11. En 1994, aidés par des membres de vallées voisines – leurs cousins ankave de la vallée d'Angai ainsi que des Iqwaye de Lagai –, les habitants d'Ikundi se sont partagés quelques 13 000 kina (environ 10 000 euros) en contrepartie de travaux de terrassement qui ont permis d'éliminer un monticule de terre de quelques 1 200 m³. Étant souvent des parents des Ankave, ces voisins acceptent de travailler, mais en espérant être payés un jour, ce qui crée un ressentiment à inscrire dans l'histoire compliquée des relations entre vallées.

12. En mars 1999, les roues avant du D3 ont été démontées à la suite de la rupture de leurs roulements et laissées sur place. Plus tard, je les ai chargées dans un hélicoptère pour les faire réparer, mais en vain (2002).

WEEKS ATTENDANCE			ROLL CHECK					FIRST TRUST CONSTRUCTION				
#	SURNAME	GIVEN NAME	WIK 1	WIK 2	3	4	5	6	7	8	9	
65	PESE	WILLIAM										
66	YAKALYO	JAMES										
67	DAVID	SIMON										
68	SIMON	JEREMIAH										
69	AKWI	CHRIS										
70	NRSON	JOSE										
71	ABEL	ARON										
72	FRON	GERIINA										
73	ISO	MOSES										
74	MOSES	MORIS										
75	TOUATO	PAUL										
76	MARK	BATI										
77	IZALYO	ORSETH										
78	ISO	LIVVI										
79	JOHN	JERRY										
80	ANGELES	PHILIP										
81	AKWI	ONI										
82	AMIE	JACOB										
83	IZALYO	TIMIAS										
84	MAINA	JOHN										
85	ANDREW	DANIEL										
86	MAINA	JERRY										
87	PAGE	SAMUEL										
88	SAMUEL	GESMON										
89	STANLEY	ROMAN										
90	STANLEY	SAM										
91	STANLEY	JORDAN										
92	BULYE	MARTIN										
93	BENR	SAM										
94	JOHN	DAVID										
95	SANZO	ELIZAH										
96	IZALYO	MATTHEW										

13. Fin 2007, les Ankave ont rassemblé 273 hommes et femmes de leur vallée et des vallées voisines pour « terminer » eux-mêmes leur piste. Juste à temps pour que l'ampleur et l'efficacité de leurs efforts soient visibles par l'inspecteur de l'aviation civile venu en février 2008 dans un hélicoptère financé par l'Union européenne et le Fonds Pacifique.

14. Comme tant d'autres bailleurs de fonds potentiels contactés, l'Union européenne n'a pas pu être associée au projet de piste, son agenda (adduction d'eau et formation d'instituteurs) étant incompatible avec le projet de piste. En 2008, elle a néanmoins participé à une inspection à laquelle a pris part, pour la première fois, un inspecteur de l'aviation civile papoue.

15. De nos jours encore (ici en 2009), les Ankave déplacent la terre d'un point à un autre sur des traîneaux d'écorce, tirés par des liens de rotin.

16, 17 & 18. En octobre 2009, l'épidémie de dysenterie que nous évaluons étant d'importance limitée et les deux infirmiers qui m'accompagnaient plein d'idées, il n'a fallu que 48 heures aux Ankave pour creuser un trou suffisant (2,50 m x 3,50 m par 2,50 m de hauteur) pour engloutir le D3.

Contre toute attente, il a suffi de tirer les 7,8 tonnes avec 6 longues lianes de rotin pendant 10 secondes pour que le Caterpillar bascule à jamais dans la fosse.

Un réseau hétéroclite d'acteurs

Longue est la liste des personnes, institutions et éléments matériels qui sont intervenus dans le projet de piste d'Ikundi. Les ethnologues en font partie et je débute par eux mon énumération parce que, bon ou mauvais, leur rôle fut déterminant, même si leur implication ne répond en rien à l'une de ces pratiques contemporaine de « co-construction » d'un projet, de recherche ou autre, avec ceux qui nous accueillent. La co-construction dans laquelle les Ankave se sont investis est celle, très matérielle, de leur piste, car eux seuls ont pallié la casse du D3 pour transformer une arête de montagne en piste d'aviation. En revanche, au « projet » lui-même – écriture et destinataires des demandes, visites aux autorités, dizaines de lettres, courriels et appels téléphoniques – ils n'ont participé qu'en nous plaçant en situation d'intermédiaires entre leur désirs et des agents puissants et mystérieux comme « *ripot* » (rapport), « *pram minista* » (Premier ministre) et « *Mama Kwin* » (la reine Elisabeth).

L'engagement « humanitaire » des anthropologues dans la vallée de la Suowi n'est pas non plus un don en retour de ce que ses habitants nous ont offert au cours de toutes ces années. Il résulte seulement de cette constatation qu'il n'y avait personne (instituteur, infirmier, missionnaire, député) vers qui se tourner pour modifier une situation insupportable : pour eux qui ne comprennent pas pourquoi ils n'ont pas accès à la santé et à l'éducation ; et pour nous, qui considérons que les bébés n'ont pas à mourir aujourd'hui à Ikundi comme c'était le cas en France il y a plus de 200 ans. Tous les anthropologues de la Mélanésie commencent leur journée par soigner des ulcères tropicaux, des pneumonies et du paludisme, et « fournir » un Caterpillar n'est qu'une extension de cette partie de l'expérience anthropologique.

Ce qui caractérise les anthropologues dans cette affaire, c'est d'avoir toujours été présents (souvent de trop loin) et d'avoir « interagi » avec la totalité des acteurs en jeu – les guillemets rappellent que si l'on peut prendre en compte l'isolement géographique d'une vallée, la dévaluation de la monnaie de PNG (la kina) qui rend caducs les devis de travaux publics aussitôt reçus, ou les ressources limitées du gouvernement papou, de tels facteurs échappent ici à l'action. De même, lorsqu'une épidémie de rougeole sévit en ville ou que le phénomène climatique *El Niño* menace des milliers de personnes de famine, l'infirmier et l'école d'Ikundi ne sont plus des priorités. La culture ankave et ses paradoxes – ce refus habituel de toute coopération déjà mentionné – ont constitué un autre cadre rigide et non modifiable du projet, ou alors modifiable par eux seuls, comme lors de leur reprise si bienvenue des travaux de terrassement en 2007.

Avec ses règles, ses délais et ses exigences, le plus souvent parfaitement logiques, l'Administration (avec un grand « A ») ne manque pas de rigidités. Par exemple, la France ne peut aider les Papous sans une demande en bonne et due forme du gouvernement papou ; une opération de coopération ne doit pas durer plus de quatre ou cinq ans ; un devis d'affrètement d'un hélicoptère doit être traduit en français et approuvé par une institution située en Nouvelle-Calédonie ; on ne débloque pas des fonds tant qu'on ne dispose pas d'un numéro de compte bancaire correspondant à la compagnie de travaux publics concernée – j'ai vu passer les coordonnées du livret d'épargne d'un illustre inconnu... À la différence de la culture ankave, cependant, avec de bons arguments, on peut parvenir à faire assouplir ces règles.

Côté papou, le formalisme et la paperasse ne manquent pas et les administrateurs et les hommes politiques ne sont pas avares de promesses mirobolantes. Ils peuvent être absents pour une durée indéterminée alors qu'ils ont eux-mêmes fixé un rendez-vous atteint (par moi) en deux jours de marche, et la corruption – disons la forme particulière prise localement par la notion de bien commun –, pèse de tout son poids. Retenons que cela se traduit par la perte de mois et d'années.

Par ordre d'importance – ou force de nuisance – viennent ensuite les fausses bonnes idées, à égalité avec les déclarations des cassandres et les ... âneries proférées par des interlocuteurs dont il faut pourtant s'assurer la bienveillance. Une fausse bonne idée est une idée parfaitement logique mais irréalisable : faire en sorte que trois provinces papoues élaborent un projet commun ; impliquer une ONG catholique dans une zone « luthérienne » ; faire en sorte que l'armée australienne transporte un bulldozer dans le cadre de manœuvres. J'ai bien entendu moi-même caressé plusieurs de ces rêves... Quant aux cassandres, ce sont des pessimistes qui expliquent doctement pourquoi le projet va rater, parfois avec de bons arguments : « Qui paiera l'avion ? » ; « Ils n'ont rien à vendre ! » ; « Vous n'aurez ni infirmier ni instituteur ! » ; etc. Pour mémoire, les sottises qui laissent coi vont de : « Mais vous allez créer une explosion démographique ! » à « Qu'ils (le gouvernement papou) achètent des hélicoptères ! » en passant par « Lorsque j'étais en poste à Cuba, je prenais un taxi et j'allais voir moi-même ! » et « Mieux vaudrait une route de 52 km ». Dans tous cas, il suffit de penser à ce qui est en jeu et faire le gros dos.

Cette énumération d'acteurs serait incomplète si je n'y ajoutais l'altruisme et le hasard, mêlés dans une rubrique nécessaire, car longue est la liste de ceux dont l'initiative gratuite et généreuse a remis le projet sur ses rails : telle diplomate du service économique de l'ambassade de France débloque une situation au point mort depuis des mois en faisant signer une convention qui n'est pas dans ses attributions ; tel voisin dans un avion se révèle être le directeur d'une ONG environnementaliste pour qui « les gens sont ce qui compte en premier » ; tel haut fonctionnaire du Fonds Pacifique se trouve être un camarade de classe que je n'avais plus vu depuis le collège ; des infirmiers évaluant une épidémie de choléra enterrent le D3, etc.³

19. En visite à Goroka en 1973 – deux ans avant l'indépendance du pays –, « Mama kwin » (la reine d'Angleterre) est considérée par nombre d'Ankave comme une ancêtre (Elizabethi). Réputée avoir une allure de sirène – sans doute à cause de la traîne de ses robes de cérémonie –, c'est l'une des personnes à qui les Ankave m'ont demandé de m'adresser pour obtenir une aide financière, ce que j'ai fait, mais sans succès malgré une aimable réponse.

20. La piste d'Ikundi est désormais semblable à des dizaines d'autres à travers le pays. À leur échelle, les cônes de signalisation illustrent l'infinie complication de toute étape du projet, même peu coûteuse: une fois l'argent transféré par notre banque, il a « simplement » fallu les faire fabriquer (en ville à Goroka), les faire peindre (au fait, en jaune ou en blanc?) puis les transporter en hélicoptère. Comme l'achat de la manche à air, c'est le type d'opérations que je n'aurais pu organiser depuis la France sans l'aide d'une demi-douzaine de personnes et d'institutions de bonne volonté.

Le D3, un objet hors norme, hors système, hors jeu

Même lorsqu'ils forment un système entre eux – comme par exemple, sous l'angle économique, les prix futurs du café et de l'essence pour avion, la part des coûts de transport dans la rentabilité d'une culture de rente, la représentation du « développement » chez les élites, la différence de rendement du Caterpillar « *in the books and in the field* » (un tiers!) – ni les acteurs ni les objets produits ou manipulés par ces acteurs ne sont du ressort des Ankave.

Ayant au mieux, si j'ose dire, vu les bidonvilles de quelques bourgades ou les dortoirs de lointaines plantations, pourquoi imagineraient-ils ce qu'est un ambassadeur de France, le Fonds Pacifique, une ONG intéressée par les écrevisses, un devis en français, la fragilité de roulements de roue ou un programme de coopération de l'UE? Loin d'être de simples spectateurs – ils ont assurément déplacé autant de terre que le Caterpillar et confié leurs intérêts aux anthropologues⁴ –, ils n'avaient aucun moyen d'interférer avec ce qui a déterminé le transport du D3 sur leur territoire ou sa liquidation.

Les relations matérielles que les Ankave ont entretenues avec le D3 sont tout aussi pauvres, du fait de la solution de continuité entre leur système technique et celui du monde qui fait fonctionner les bulldozers. Ils sont experts dans le maniement des pelles, des bèches, de la barre à mine et de la machette, mais leur système technique ne fait aucune place à un bulldozer. Faute

21. Notre « réciprocité » envers les Ankave – qui n'a rien à voir avec le programme humanitaire qu'ils nous ont demandé de prendre en charge –, a consisté à défendre leur image et leur dignité lorsque la presse et la télévision les présentaient comme des niais à l'âge de pierre (Lemonnier 1999, 2004 a, 2004 b). Initialement écrit pour contrer les fadaïes les prétendant tout juste sortis de la préhistoire et n'ayant jamais vu l'homme blanc, *Les tambours de l'oubli* s'est révélé immensément utile pour convaincre toutes sortes de décideurs d'aider les Ankave, malgré leur marginalité dans bien des domaines (2008).

d'intérêt pour les écrous et les tournevis, l'entretien d'une simple brouette ne faisait pas encore partie du répertoire technique des Ankave. Le Caterpillar non plus.

Avec un D3 series II sans roues avant, chenilles décrochées, batterie démontée, sans huile ni carburant ni conducteur, on ne peut rien faire ; ni le démonter, comme j'en ai fait l'expérience amère en tentant de désolidariser les bras hydrauliques et la lame qu'ils orientent – histoire d'alléger la machine des 800 kg que pèse ce seul morceau d'acier et d'en faciliter l'éventuel déplacement. Sans dégrippant ni énormes clefs plates, rien ne se détache d'un bulldozer. Mon information est un peu lacunaire mais, hormis les câbles électriques accessibles (dans le compartiment à batterie), qui ont sans doute servi à lier quelque chose, rien, sur le D3, n'a été démonté par les Ankave.

L'histoire du D3 et de sa présence chez eux s'inscrit dans un réseau d'acteurs, de hasards et de motivations complexes centrés sur leur désir d'accéder à la santé, à l'école et au marché. À ce titre, il ressemble à ces objets vers lesquels convergent toutes sortes de logiques sociales que l'anthropologue peut détailler et qui, dans d'autres circonstances, se révèlent cruciaux pour penser une manière de vivre ensemble. Pourtant, son statut d'objet bon à penser se limite au cadre très étroit de ceux qui se demandent pourquoi il a fallu l'enterrer pour dégeler un projet de développement. Hormis pour les fanas ou collectionneurs de Caterpillar, il ne représente rien,

qu'une machine à déplacer de la terre et des cailloux. Ce n'est pas l'un de ces résonateurs dont la fabrication ou l'usage dit sans mots des valeurs centrales ou des contradictions d'une culture (par ex. Coupaye 2012, Damon 2008, Lemonnier 2012, Monnerie 2010, Revolton 2012).

Pour les Ankave, le D3 a un temps représenté une force herculéenne sans rapport avec ce que leurs bras peuvent faire. Puis quelque chose à préserver pour le cas où il serait réparé, puis une gêne, puis plus rien. Hors de leur monde de pensées et de pratiques matérielles, c'était un objet aussi impensable qu'inutilisable. Un truc à jeter.

■ ■ ■ ■

Notes

1. J'emploierai souvent la première personne car les rapports de genre chez les Ankave et en PNG font que c'est à moi qu'on s'est adressé pour cette affaire de piste. Dans le partage des tâches avec P. Bonnemère (ma collègue chez les Ankave), je suis bien involontairement devenu le spécialiste du volet humanitaire de notre présence chez les Ankave.
2. L'administrateur concerné avait à juste titre exigé que des contrats de travail en bonne et due forme soient établis, ce qui a interrompu ces migrations.
3. Outre les trois membres du ministère des Affaires étrangères cités en tête d'article et décédés sans avoir su que les avions se posaient à Ikundi, nous remercions avec émotion M. Alpers, M. Aume, Th. Bernadac, J.-L. Bodin, L. Brun-Walrand, A. Dell'Arcchia, G. de la Chevalerie, M. Dokuso, J. Ericho, L. Kavori, D. Lehmann, J. Monnier, Ch. Owen, D. Polye, P. Roussel, M. Smith Kela, R. Sinclair, N. Sorari, A. Waquet. Chacun à sa manière, ils ont ni plus ni moins débloqué et, le plus souvent, sauvé le projet.
4. Aux missionnaires américains qui leur proposaient de s'installer à Ikundi avec femme, enfants et école, les Ankave répondaient : « Non merci, nous avons déjà Pior et Paskali ! ».

L'auteur

Pierre Lemonnier est directeur de recherche émérite au CNRS (CREDO AMU, Marseille). Après avoir réalisé des travaux d'anthropologie économique et de technologie culturelle chez les producteurs de sel de la Côte Atlantique, il a entrepris, associé à Pascale Bonnemère, l'étude monographique de groupes anga de Papouasie-Nouvelle-Guinée : Baruya et Ankave. Ses travaux ont abordé les rites mortuaires et la culture matérielle. Ses recherches actuelles portent sur le rôle des objets et des actions matérielles dans les rituels d'initiation masculine des Anga.

Iconographie

Image d'ouverture. Fabriqué au Japon par Mitsubishi en 1990-1991, ce Caterpillar D3 series II de 7,8 tonnes est resté 10 ans sur la crête d'Ikundi. Son piédestal indique la hauteur de terre dégagée après son arrêt définitif, en mars 1999. ©P. Lemonnier, 2008.

6. ©Collection de cartes David Rumsey : www.slate.com/blogs/the_vault/2015/04/01/history_of_new_guinea_exploration_maps_from_the_18th_through_20th_centuries.html.

8. p. 121-123 in MacCarthy, J. K. 1963. *Patrol into Yesterday. My New Guinea Years*. Melbourne, Canberra, Sydney : F.W. Cheshire.

11. p. 86 in Sinclair, J. 1985. *Papua New Guinea. The First 100 Years*. Bathurst : Robert Brown & Associates.

1 à 5, 7, 9 et 10, 12 à 21. ©Pierre Lemonnier.

Références

- Bonnemère, P., & P. Lemonnier 2009 « A Mesure of Violence. Forty Years of "First Contact" among the Ankave-Anga (Papua New Guinea) » in M. Jolly, S. Tcherkézoff & D. Tryon dir. *Oceanic Encounters*. Canberra: ANU Press: 314-352.
- 2007 *Les tambours de l'oubli. La vie ordinaire et cérémonielle d'un peuple forestier de Papouasie*. Papeete: Au Vent des Îles, Paris: Musée du quai Branly.
- Coupaye, L. 2012 *Growing Artefacts, Displaying Relationships. Yams, Art and Technology amongst the Abelam of Papua New Guinea*. New York, Oxford: Berghahn Books.
- Lemonnier, P. 2014 *Mundane Objects. Materiality and Nonverbal Communication*. Walnut Creek (California): Left Coast Press.
- 2004 (a) « Sous le regard de Saint Pataugas. À propos d'âge de pierre, de globalisation et de la responsabilité de l'ethnologue », *Ethnographiques.org* 5 (avril 2004). [En ligne] www.ethnographiques.org/documents/article/ArLemonnier.html.
- 2004 (b) « The Hunt for Authenticity. Stone Age Stories out of Context », *The Journal of Pacific History* 39 (1): 79-98.
- 1999 « La chasse à l'authentique. Histoire d'un âge de pierre hors contexte », *Terrain* 33: 93-110.
- MacCarthy, J. K. 1963 *Patrol into Yesterday. My New Guinea Years*. Melbourne, Canberra, Sydney: F.W. Cheshire.
- Monnerie, D. 2010 « Symboles et figures, deux modes sociaux de signification. L'exemple de la Grande Maison d'Arama (Nouvelle-Calédonie) », *Journal de la Société des Océanistes*: 130-131: 191-207.
- Revolon, S. 2012 « L'éclat des ombres », *Techniques&Culture* 58: 252-263.
- Sinclair, J. 1985 *Papua New Guinea. The First 100 Years*. Bathurst: Robert Brown & Associates.
- 1978 *Wings of Gold. How the Aeroplane Developed New Guinea*. Sydney: Pacific Publications.
- Speece, R. 1987 « Ankave-English dictionary », manuscrit. Ukarumpa: Summer Institute of Linguistics.

Pour citer l'article

Lemonnier, P. 2016 « Les funérailles joyeuses d'un Caterpillar chez les Ankave-Anga de Papouasie-Nouvelle-Guinée », *Techniques&Culture* 65-66 « Réparer le monde. Excès, reste et innovation », p. 112-133.