



HAL
open science

Lire entre les lignes : trois situations de terrain autour du minibus à Jakarta

Rémi Desmoulière

► **To cite this version:**

Rémi Desmoulière. Lire entre les lignes : trois situations de terrain autour du minibus à Jakarta. La lettre de l'AFRASE, 2017, 92, pp.19-24. hal-03170153

HAL Id: hal-03170153

<https://hal.science/hal-03170153>

Submitted on 20 Oct 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



R. Desmoulière, 2016

Lire entre les lignes : trois situations de terrain autour du minibus à Jakarta

Rien de tel qu'une belle occasion manquée pour se rappeler du caractère désespérément contingent du travail scientifique. En atterrissant à Jakarta, le 26 mars 2016, je savais déjà que la semaine précédente avait été marquée par des grèves et des manifestations massives des chauffeurs d'une grande partie des transports publics de la ville, du *bajaj*¹ à l'autobus. Ces actions collectives avaient pour but de protester contre le développement récent et fulgurant des applications de transport à la demande, comme

¹ *Bajaj* : tricycle motorisé d'origine indienne.

le géant mondial Uber, mais aussi, et surtout, ses concurrents régionaux Go-Jek et Grab, qui proposent depuis début 2015 des courses à moto ou en voiture à des prix défiant toute concurrence.

Voilà qui aurait pu, sans doute, représenter un temps fort de mes recherches sur le milieu socio-professionnel des propriétaires et des chauffeurs de minibus², car c'est dans ce genre de

² Par souci de simplification, j'inclus dans la catégorie des minibus à la fois les « midibus » (*bus sedang* ou *tiga perempat*, 25 places assises environ) et les « minibus » à proprement parler (*angkot*, 14 places assises environ).

moments, et uniquement à travers eux, qu'émergent politiquement et médiatiquement les « gens du transport », ce pan de la société urbaine vivant d'une activité de service que l'État et la municipalité ont cédé à des milliers de petits entrepreneurs présents dans toute l'agglomération. Tandis que la géographie aborde en général la dimension spatiale des transports par la demande, en posant la question de l'accessibilité aux populations des différents espaces urbains, le foisonnement et la complexité des formes de transport public à Jakarta invite à explorer l'autre versant du système, celui de l'offre et du milieu socio-professionnel qui la porte, en analysant son inscription dans la ville. Ce milieu, qui a ses lois écrites et ses règles tacites, ses inégalités et ses rapports de pouvoir, constitue ce que Pierre Bourdieu a appelé un champ³, c'est-à-dire une structure constituée de positions inégales, à la fois produit et enjeu de l'action des individus et des groupes qui la composent. Si, dans des moments de mobilisation face à ce qui est perçu, de l'intérieur, comme une menace, la structure et les forces du champ peuvent s'incarner dans un mouvement visible, elles deviennent beaucoup plus difficiles à déceler une fois que l'animation est retombée, que les médias se sont tus, et que les conflits sont redevenus latents.

Privé de l'exceptionnel, j'ai dû explorer l'ordinaire. En dehors du petit nombre de contacts que j'avais en poche, le seul moyen pour moi d'apercevoir le milieu dont je me proposais de faire la géographie était de me rendre sur les lieux, bureaux, terminaux de bus, banquettes et sièges avant-gauche des minibus. Les trois situations qui suivent, reconstituées à partir de mon journal de terrain, prennent place dans de tels lieux, visités tantôt intentionnellement,

3 Pour une présentation synthétique et pédagogique de la notion de « champ », voir Bourdieu P., 2015, *Sociologie générale. Cours au Collège de France 1981-1983*, Paris, Raisons d'agir-Seuil, p. 531-568.

tantôt par hasard, probablement pas au meilleur moment, et où les choses ne se sont jamais déroulées comme prévu, d'où l'intérêt, à mon avis, de les raconter.

Du off pendant la prière

Vendredi 1^{er} juillet : mon terrain de trois mois et demi touche à sa fin, et le besoin urgent de diversifier les entretiens menés au sein de coopératives de minibus me mène, sans prise de contact et sans rendez-vous, au bureau de l'une d'entre elles⁴, dans le sud de Jakarta. Le moment est assez mal choisi : moins d'une semaine avant la fin du Ramadan, la plupart des Jakartanais qui ont de la famille dans leur région d'origine et suffisamment de moyens pour la rejoindre sont partis pour au moins dix jours. Mais j'ai de la chance : une note accrochée près de l'entrée annonce la fermeture pour le lundi, et la porte s'ouvre.

Le visiteur est accueilli par un guichet faisant face à une petite salle d'attente où sont assises deux ou trois personnes. Ce sont des propriétaires, ils viennent ici pour diverses démarches administratives, notamment pour prolonger les cartes de suivi (*kartu pengawasan*), qui leur donnent le droit d'exploiter un minibus sur une ligne donnée pendant un an. Depuis 1991, le gouvernement de Jakarta a imposé à tous les propriétaires le rattachement à une coopérative ou à une entreprise, voyant dans ces organisations des intermédiaires pratiques entre des milliers de petits propriétaires et l'administration. Chaque organisation gère donc, sans jamais posséder en propre les véhicules, un certain nombre de lignes, de manière exclusive ou en partage avec une autre organisation, et dispose pour

4 Les noms des personnes et des organisations dont il est question ont été volontairement omis.

RETOUR DE TERRAIN

chacune de ces lignes d'un quota de minibus qu'elle se charge de répartir entre ses membres.

Inutile de m'asseoir et d'attendre mon tour, on a compris que je ne venais pas pour une carte de suivi. Quand je me présente comme étudiant en doctorat, la femme du guichet s'étonne que je n'apporte aucune lettre de recommandation, avant de se reprendre en riant un peu : c'est normal, puisque je suis étranger, donc aucun problème. Le président de la coopérative me recevra dans un instant, il est à la mosquée voisine pour la prière du vendredi matin. Je peux l'attendre dans son bureau, où elle me conduit.

Je n'attendrai pas seul dans cette pièce : à côté du bureau inoccupé du président s'en trouve un autre, où travaille la secrétaire générale de la coopérative. Elle m'invite aimablement à m'asseoir face à elle, me pose quelques questions sur mes recherches et mon parcours, puis nous engageons une conversation à bâtons rompus, en attendant le *boss*. Comme dans toute coopérative, les fonctions de direction sont ici attribuées à des membres élus. Elle est donc, elle aussi, propriétaire d'*angkot* depuis 1995. J'en profite pour lui poser, rapidement, les quelques questions composant ma grille d'entretien destinée aux propriétaires, sur les véhicules qu'elle possède, les rapports avec les chauffeurs, les hauts et les bas de son affaire, puis la conversation dérive sur la coopérative, au sujet de laquelle, contrairement à ce j'aurais pu attendre compte tenu de la situation, elle n'a pas la langue dans sa poche.

Elle déplore d'abord le peu d'animation et la faible implication des membres, au-delà des démarches administratives accomplies une fois par an. Beaucoup d'entre eux ne se déplacent pas pour l'assemblée générale annuelle. Cette désaffection assez généralisée des propriétaires pour la « vie de coopérative » ne m'étonne pas. Elle renvoie plus largement au rôle effectif joué

par ce type d'organisations, assez éloigné de l'« encadrement » prôné par les discours officiels. Aux dires de plusieurs propriétaires rencontrés auparavant, ce rôle se limite au prélèvement de frais sur les procédures administratives. Aux yeux de beaucoup d'entre eux, les coopératives et leur Bureau ne diffèrent guère de la figure du *calo*, l'intermédiaire ou le facilitateur, qui hante tous types d'administration en Indonésie, proposant aux administrés d'accélérer leurs affaires, moyennant finance. Pas étonnant, donc, qu'ils se sentent peu concernés par une structure qui, malgré son caractère coopératif, leur a été imposée, non seulement par les pouvoirs publics, mais aussi par les logiques du contrôle de l'accès aux lignes.

La véritable raison d'être des organisations de transport, qui leur permet d'exiger l'adhésion et l'argent des propriétaires de minibus, c'est en effet la gestion, ou, plus concrètement, le contrôle des lignes. À l'origine de ces organisations, il y a le plus souvent un propriétaire qui a réussi à concevoir des lignes et à obtenir pour elles un permis d'exploitation auprès du service des transports (*Dinas Perhubungan*), en général grâce à des soutiens dans les quartiers traversés et à des voies d'accès privilégiées à l'administration. Ici, il s'agit d'un haut gradé de l'armée. Dans la plupart des cas, cet heureux propriétaire, qui possède non seulement des minibus, mais aussi des lignes, n'exploite pas intégralement les lignes qu'il contrôle : il en loue la plus grande partie à d'autres propriétaires, qui, eux, n'ont pour richesse que leur(s) véhicule(s). Ce développement des coopératives d'*angkot* date des années 1980. Lorsqu'en 1991, le gouvernement de Jakarta a érigé les organisations de propriétaire en intermédiaires obligatoires, une lutte s'est engagée entre les coopératives pour attirer le plus grand nombre d'« électrons libres » possibles, ces propriétaires, jusqu'à présent indépendants, qui exploitaient des lignes partagées.

Selon la secrétaire générale, les années 1990 ont été mauvaises pour la coopérative, car cette course aux nouveaux membres a favorisé les forces centrifuges. Un des membres d'alors, un « homme friqué », a fait sécession de la coopérative pour en fonder une autre, emportant avec lui une partie des lignes, des membres anciens et beaucoup de nouveaux membres potentiels. Aujourd'hui, ce frère ennemi contrôle une des plus grosses coopératives d'*angkot* de la ville. Ces précieux potins, la secrétaire générale me les dispense à voix basse, bien que nous soyons seuls. Ici, ce sont sans doute des « secrets publics », comme on dit en Indonésie, mais qu'importe, je suis heureux d'être dans la confiance.

Le président arrive et me salue, l'entretien va pouvoir commencer.

Trois soirs à Kampung Melayu

Début avril : je suis encore au début de mon terrain, je m'autorise à traîner. Au coucher du soleil, je dîne dans les échoppes de Jatinegara, puis, au gré du tracé des lignes d'*angkot* du coin, je me retrouve assez invariablement à Kampung Melayu, au centre-est de Jakarta, fascinant terminal formant une sorte d'entonnoir orienté vers le sud, en direction de Cawang. Au-dessus passe un *flyover* orienté est-ouest, qui soustrait les automobiles privatives aux embarras des transports en commun, et projette sur le terminal l'ombre nécessaire à certaines de ses activités.

Un premier soir, un *angkot* me laisse dans la partie nord du terminal, en haut de l'entonnoir. Je cherche des chauffeurs qui ont le temps de parler, et m'installe donc à une échoppe bien éclairée, où l'on sert du café, face aux files de bus. Un homme, étonné de ma présence, me demande d'où je viens et ce qui m'amène. Il est chauffeur sur la ligne 01, qui relie Kampung Melayu

à Senen par les grandes avenues de Jatinegara, Matraman, Salemba et Kramat. Quand il ne conduit pas, il est ici, dans cette échoppe ou dans celle d'à côté, moins éclairée, où il me montre un groupe de chauffeurs en train de jouer à des jeux d'argent, dominos et *capsa*⁵. Au-delà du repos et de la distraction, le rôle de ces lieux de sociabilité est fondamental pour les chauffeurs : c'est là que s'échangent les informations sur les opportunités d'emploi, sur les frais de location journaliers des minibuses, ou encore sur les jours et les heures des « razzias » pratiquées par les agents du service des transports pour saisir les bus jugés non-conformes. Soudain, l'homme me demande si je sais conduire et, avec un sourire narquois, jette un trousseau de clés sur la table. Il me propose de prendre le volant du minibus dont il a la charge, jusqu'à Senen. Effrayé par la conduite à gauche et par l'heure de pointe, je décline cette proposition tout en me maudissant de laisser passer une chance de pratiquer de l'observation vraiment participante. Il se lève et part assurer son prochain *rit*⁶.

Un deuxième soir, je le cherche et le retrouve au même endroit, en train de partir. Une femme assise à côté de moi me dit qu'il doit voir son mari pour s'acquitter de dettes. Je m'imagine alors que son mari est propriétaire et qu'il s'agit du paiement de la location journalière du minibus, et ne creuse pas trop la question. En Indonésie, comme dans un grand nombre de pays en développement ou émergents, la relation entre les propriétaires et les chauffeurs de minibus n'est pas fondée sur le salariat. Les premiers cèdent aux seconds leurs véhicules en échange de frais de location (*setoran*) payés sur une base journalière. Dans une journée, un minibus est conduit par au moins deux chauffeurs différents, l'un pour le matin et l'autre pour l'après-midi.

⁵ *Capsa* : jeu de cartes populaire en Asie, plus connu en dehors d'Indonésie sous le nom de « poker chinois ».

⁶ *Rit* : Aller-retour sur une ligne.

RETOUR DE TERRAIN



Chacun d'eux perçoit directement les paiements des passagers, mais doit en utiliser une partie pour payer l'essence et pour régler, à la fin de son service, les frais de location au propriétaire. En face de moi est assis un chauffeur du Transjakarta, le bus en site propre de la ville, qui a aussi une station à Kampung Melayu. Sa situation est toute différente : l'entreprise qui l'emploie a passé un contrat avec le gouvernement de Jakarta, et verse à ses chauffeurs un salaire mensuel fixe avec une prime proportionnelle au temps de conduite. En d'autres termes, ses revenus ne dépendent pas directement du nombre de personnes qu'il transporte au cours de chaque *rit* : il n'a pas besoin de chercher les passagers.

Un troisième soir, je ne cherche personne en particulier, mais la femme de l'autre fois me cueille dès mon arrivée et me paye un café dans une autre échoppe. Je me suis trompé : la propriétaire, c'est elle, elle possède deux minibus sur la ligne 01. Ce n'est plus un très bon investissement, car l'ouverture, en 2007, de la ligne 5 du Transjakarta de Kampung-Melayu à Ancol par Senen a capté une grande partie des passagers. La diminution des revenus d'exploitation a obligé les propriétaires du 01 à baisser le montant des frais de location imposés aux chauffeurs. Revendre les deux minibus ? On en toucherait une misère, toujours pour la même raison. En effet, les véhicules étant vendus avec leur « carte de suivi », valant droit d'opérer sur une ligne et inscription dans une coopérative, leur valeur dépend bien plus de la rentabilité de la ligne en question que de leur âge et de leur état. Heureusement, les choses se

passent mieux pour son mari, qui contrôle les jeux d'argent de ce côté du terminal. Un couple assez complémentaire, en somme.

Flou nocturne

Me revoici à Kampung Melayu, mi-juin, vers une heure et demie du matin. Normalement, je ne dois que passer : je rentre de Depok, dans la périphérie sud, où j'ai observé le fonctionnement d'une ligne d'*omprengan*, des minibus illégaux opérant, pour la plupart, de nuit. Je sais que je peux compter sur le 01 pour rentrer chez moi, du côté de Salemba. Il fait partie des lignes qui fonctionnent à coup sûr 24 heures sur 24, car, ne desservant que des grands axes, elles n'entrent pas en concurrence avec les groupes de moto-taxis qui se réservent l'accès à la plupart des quartiers d'habitation pendant la nuit, grâce à des soutiens locaux.

Près de la sortie nord-ouest attend un *angkot* éclairé par des néons bleus, impossible de le rater. J'embarque et m'assieds sur l'une des deux banquettes qui se font face à l'arrière. Les sièges avant sont occupés par le chauffeur, qui n'a pas l'air d'avoir plus de 17 ans, un autre adolescent et une jeune fille du même âge qui semble être sa petite

RETOUR DE TERRAIN

amie. Les chauffeurs de nuit, sur les lignes où ils existent, sont souvent très jeunes. La faible rentabilité globale des *rit* nocturnes intéresse peu les chauffeurs réguliers, suffisamment proches des propriétaires pour obtenir des créneaux de jour, beaucoup plus rentables. La nuit est donc abandonnée aux *supir tembak*, des chauffeurs « francs-tireurs » inconnus des propriétaires, puisqu'ils sous-louent les véhicules à des chauffeurs réguliers. Ces *supir tembak* sont d'ailleurs une cible récurrente des médias lorsqu'il s'agit de déplorer l'insécurité régnant dans les transports : de pirates inexpérimentés, ils deviennent parfois, au gré des faits divers, voleurs, violeurs et assassins.

Passé l'étonnement de me voir ici à une heure pareille, les jeunes se mettent à rire, puis le conducteur fait un signe en direction d'un autre minibus moins éclairé, garé à notre droite, un peu en retrait. Deux autres jeunes filles en sortent, montent dans le nôtre et s'installent à l'arrière, sur la banquette qui me fait face. Elles ont à peu près le même âge que les jeunes de l'avant, leur maquillage est assez appuyé, et leurs tenues plutôt légères au regard des normes vestimentaires féminines généralement en vigueur dans l'espace public indonésien : minishort et T-shirt ample pour l'une, jean slim moulant et haut décolleté avec imprimé léopard pour l'autre. Pendant quelques minutes, personne ne parle, on n'entend que le morceau de *dance* que diffuse, à volume moyen, l'autoradio sur lequel le chauffeur a branché sa clé USB, et l'*angkot* ne bouge pas. Puis la jeune fille en minishort me demande de quel pays je viens. La conversation lancée, elle change de place pour s'asseoir à côté de moi. Tandis qu'elle complimente avec insistance mon physique de doctorant en sciences sociales, je me demande ce qu'il se passe. Il y a plusieurs semaines, j'ai lu dans la presse régionale que du côté de Bogor, à l'extrême sud de l'agglomération de Jakarta, certains minibus

étaient utilisés la nuit pour héberger de la prostitution. Serait-ce de cela qu'il s'agit ici, ou juste d'un petit exercice de drague sans enjeu ?

Je finis par demander au chauffeur, sur le ton le plus détaché possible, s'il est en service, et s'il compte faire route vers Senen, car je voudrais me rendre à Salemba. « Oui, oui » répond-il. Cinq longues minutes passent encore, durant lesquelles je me dis qu'il attend peut-être d'autres passagers pour démarrer, comme c'est le cas pendant la journée, où un minibus ne démarre qu'une fois qu'il est plein à bloc, rentabilité oblige. Mais qui attendre encore, à cette heure-ci ? Enfin, on démarre. Rassérénié par ce semblant de retour à la normale, je demande à mes deux voisines où elles vont. « Nulle part » répondent-elles, ce sont des amies du chauffeur et elles le suivent pour se promener, s'amuser, quand les passagers sont rares et les avenues vides. Parfois, d'ailleurs, ils font la course, à plusieurs *angkot*, ou à mobylette, s'il n'y a pas d'*angkot*.

Je descends à Salemba, et personne ne me retient. Plus tard, il faudra étudier tout cela plus rigoureusement, croiser les informations. Je ne sais pas si je peux croire que ces adolescents circulent en pleine nuit entre Kampung Melayu et Senen pour passer le temps et s'amuser, même si cela me semble plausible et, au fond, pas incompatible avec une activité de transport, question de point de vue.

RÉMI DESMOULIÈRE

Doctorant en géographie

Institut National des Langues et Civilisations Orientales
Centre d'Études en Sciences Sociales sur les Mondes Africains,
Américains et Asiatiques (CESSMA, UMR 245)