

Voitures et prestige au Nigeria

PEUT-ÊTRE plus encore qu'ailleurs, la voiture est devenue en Afrique noire un élément essentiel de distinction sociale. Dans les années soixante, Peter C. Lloyd (1) considérait déjà que la possession d'un véhicule particulier était le critère primordial de l'appartenance à l'élite ; l'aristocratie traditionnelle, les gros négociants en possédaient et les fonctionnaires commençaient à en acquérir grâce aux emprunts qu'on leur octroyait. Mais il y a voiture et voiture. Au Nigeria, le type d'automobile que vous conduisez ou, mieux, que vous confiez à votre chauffeur, vous classe parfois imputoyablement.

Subtiles hiérarchies

« Dis-moi quelle voiture tu as et je te dirai qui tu es. » Dans son roman « *A Good Man in Africa* » (traduction française : « Un Anglais sous les tropiques » (2)), l'excellent écrivain britannique William Boyd décrit la hiérarchie qui prévalait à Ibadan, où il passa son enfance. Au sommet de la pyramide trônait la Mercedes, « apanage des chefs d'État, des membres importants du gouvernement, des militaires de haut grade, des hommes d'affaires de haut vol et des chefs de tribu ». Ensuite, venait la Peugeot « pour les professions libérales » et qui « conférait la respectabilité », puis la Citroën, etc. Le héros de William Boyd se percevait comme un individu certes « pas assez important pour une Mer-

cedes mais un homme de qualité tout de même » puisqu'il roule en 404.

Un second roman, du Nigérian Nkem Nwankwo (3) : « *My Mercedes is bigger than Yours* » (dont pourtant l'héroïne principale est une Jaguar), nous invite à plus de précision dans nos classifications. Il faut dire qu'au-delà des marques plus ou moins prestigieuses, les Nigériens propriétaires, ou aspirant à l'être, accordent une attention particulière aux différents types et sous-types de véhicules. S'exhiber dans une Mercedes 560 n'est pas exactement la même chose que de rouler dans le modèle 190 du constructeur allemand ! Toutefois, c'est assurément entre les Peugeot que les sous-distinctions sont les plus subtiles. On sait le succès considérable que la firme française a remporté sur le marché nigérian. 504 et 505 supplantent par leur présence massive les autres voitures sur les routes du pays. La hiérarchie entre les deux modèles est très nette ; on pourra l'illustrer par l'anecdote suivante : peu après les élections locales de décembre 1987, les Présidents de conseil (*Chairmen*) nouvellement élus ont bien souvent passé commande de 505 ; vérifiant

(1) P.C. Lloyd, *The New Elites of Tropical Africa*, Oxford, Oxford University Press, 1966.

(2) W. Boyd, *A Good Man in Africa*, 1981 (repris en poche : Penguin Books), Un Anglais sous les tropiques, Paris, Éditions du Seuil, 1981 (Points roman, 222).

(3) N. Nwankwo, *My Mercedes is Bigger than Yours*, 1975 (repris en poche : Fonta Books), *Ma Mercedes est plus grosse que la tienne*, Paris, Hatier (Monde noir).

les comptes des gouvernements locaux, les administrations de tutelle, au niveau des États fédéraux, se sont offusquées d'une telle prétention et les Gouverneurs militaires ont imposé que l'on revende les 505 en question et qu'on les remplace par de plus modestes 504, bien suffisantes pour les élites locales du troisième échelon de l'édifice fédéral...

Mais les Nigériens vont encore plus loin dans les distinctions et attachent aussi une grande importance à la puissance et à la grosseur du moteur. Qui a vu, en 1986, les foules admiratives tourner autour d'une des nouvelles 505 et répéter avec gourmandise : « 2.0 » (prononcer « two point 0 », peut comprendre toute la supériorité dont est auréolé l'heureux propriétaire d'une voiture qui affiche deux litres de cylindrée. A cela, on doit ajouter le prestige spécial, lié aux véhicules importés. Il n'est ainsi pas indifférent d'avoir une Peugeot fabriquée à Sochaux plutôt qu'à Kaduna.

Parades

C'est au faite de la société nigérienne que les stratégies de distinction sont les plus intéressantes à observer. On nous rapportait récemment qu'Emmanuel Iwuanyanwu, l'un des hommes les plus riches de la communauté igbo, choisissait toujours sa Rolls Royce quand il devait se montrer à Nnewi — centre économique très dynamique de l'Est, surnommé le « Taiwan nigérien » — car les Mercedes des hommes d'affaires y sont légion et qu'il faut bien, n'est-ce pas, *se démarquer* ! Un magazine nous apprend qu'à Londres également, il préfère se déplacer en

Rolls (une autre, bien sûr) alors qu'aux États-Unis, il disposerait d'une Cadillac démesurée. Les quelques milliardaires du pays possèdent de véritables armadas de limousines anglaises, américaines ou allemandes, toutes plus rutilantes les unes que les autres et qu'ils font entretenir avec beaucoup de soin ; il n'est pas rare d'assister, dans la zone cargo de l'aéroport de Lagos, à ce spectacle étonnant : le chargement de grosses cylindrées, que les avions emporteront à Stuttgart, ou ailleurs, pour une vidange/révision digne d'elles.

Les Nigériens très riches tiennent parfois à ce que leurs épouses puissent bénéficier de voitures qui imposent le respect. On pourra aussi croiser leurs enfants sur les meilleurs campus du pays, au volant de BMW, de Volvo ou de Volkswagen « *Santana* » (automobiles à l'allure plus « jeune »), ce qui ne manque pas de provoquer d'ailleurs la jalousie de bien des universitaires qui, en raison de la chute de la naira, n'ont plus accès, eux, à ces prestigieux symboles de la réussite sociale. Lucky, fils du richissime Gabriel Igbinedion (propriétaire, entre autre, d'*Okada Airways*, la plus importante compagnie privée de transport aérien en Afrique) se vit, lui, offrir par son père, une somptueuse Mercedes dorée, au soir de son élection à la présidence du gouvernement d'Oredo (Benin City). Quant à la voiture de fonction à laquelle tout *Chairman* à droit, ainsi qu'on l'a dit plus haut, il en a fait royalement cadeau à son administration.

A *contrario*, le premier responsable du *People's Welfare Party* (une des nombreuses associations politiques qui étaient en lice, durant l'été 1989, pour être retenues par le gouvernement militaire

comme l'un des deux partis autorisés sous la prochaine Troisième République) fit savoir, voulant sans doute démontrer par là son extraordinaire humilité, que s'il était un jour élu président, il roulerait en « beetle », c'est-à-dire en Volkswagen « coccinelle », voiture qui représente, juste derrière les nombreux petits véhicules bon marché achetés à l'époque bénie du boom pétrolier, le bas de l'échelle dans la hiérarchie automobile nigériane.

Enfin, nous ne saurions omettre de mentionner les grands rois et autres émirs qui, n'ayant aucun scrupule à recourir aux attributs modernes pour conforter leur prestige, aiment à s'asseoir dans de grandes conduites intérieures. Ceci n'est d'ailleurs pas une nouveauté. Sous la période coloniale, l'ex-Ooni d'Ife, qui régna pendant près d'un demi-siècle, fut l'un des premiers à posséder une Rolls Royce dans le pays. Son successeur actuel, homme d'affaires d'envergure internationale, rappelle qu'avant même d'accéder au trône, il disposa avant tout le monde d'une voiture à embrayage automatique, en l'occurrence... une DS ! Les nombreux souverains qui n'ont pas de moyens financiers suffisants pour pouvoir se doter de cet important élément d'ostentation, n'hésitent pas parfois à troquer la remise de titres traditionnels, plus ou moins prestigieux, contre un gros véhicule. A cet égard, M.K.O. Abiola, célèbre magnat de la presse et grand collectionneur de titres honorifiques, fit beaucoup parler de lui quand il offrit de luxueuses voitures à certains rois, au grand dam d'ailleurs de leurs suivants, qui estimaient que l'on bradait en quelque sorte les titres, qu'on les attribuait à un homme qui se distinguait plus par son portefeuille que par ses vertus,

eux ne bénéficiant évidemment pas de rétributions en contrepartie.

Au Nigeria, les personnages éminents ne sauraient se déplacer à pied ; l'on prend sa voiture même pour couvrir des distances infimes. « Être richement vêtu et arriver en grosse voiture (Big Car), voilà ce qui compte ! » nous confiait, il y a plusieurs mois de cela, une princesse — sœur de l'un des grands monarques du pays. Alors que sa résidence personnelle jouxtait le palais de son frère et que quelques pas seulement nous en séparaient, elle tint absolument à faire venir sa voiture, garée beaucoup plus loin, de façon à ce que nous y entrions plus majestueusement.

D'autre part, le chauffeur, en uniforme ou pas, est un « accessoire » indispensable des véhicules un tant soit peu impressionnants. Il est assez rare de voir des VIP conduire eux-mêmes. Un dimanche, nous attendions, dans une bourgade, le chef d'une communauté ; celui-ci arriva, de retour de la messe, au volant de sa Mercedes et crut bon de nous expliquer qu'il conduisait *exceptionnellement*, car c'était le jour de congé hebdomadaire de son chauffeur. Les voitures de fonction sont également confiées, en général, à des professionnels, y compris d'ailleurs les plus petites. Nous nous rappelons, par exemple, d'un superintendant de l'immigration qui s'asseyait très dignement à l'arrière de sa coccinelle officielle.

Être installé dans une automobile respectable, climatisée, conforte sans doute, voire même exacerbe, le sentiment de supériorité que doivent éprouver les membres de l'élite. Il en résulte parfois des comportements particulièrement dédaigneux et hautains. Un autre

prince de sang, candidat à la succession au trône, nous faisait un matin les honneurs de sa cité, mais à bord de notre propre véhicule. Il nous exhorta tantôt à stationner au beau milieu de la chaussée pour saluer telle ou telle de ses connaissances, bloquant ainsi la circulation, tantôt à emprunter sans vergogne les sens interdits en guise de raccourci. Faisant tout à fait fi des coups de klaxon réprobateurs, il répétait sans cesse que les gens n'avaient pas à protester, qu'il était un « *Son of the Soil* », que d'ailleurs les policiers étaient tous à ses pieds, non sans se plaindre pourtant que le respect se perdait de plus en plus, et de regretter cette période où les hommes se prosternaient au passage des princes et des voitures.

Crise économique et « maintenance »

Durant les années soixante-dix, la haute valeur de la naira permit à maint Nigériens de faire l'acquisition d'une automobile. Même un employé de rang relativement subalterne pouvait alors s'acheter, par exemple, une petite Volkswagen fabriquée au Brésil ou l'un des nombreux modèles japonais pas trop onéreux.

La crise économique, liée à la baisse des cours du pétrole et à l'effondrement progressif de la monnaie, est venue mettre un terme à cette situation faste. A l'heure actuelle, il ne reste plus guère que les hommes d'affaires, disposant de devises étrangères, qui aient encore la possibilité d'acquiescer des véhicules neufs. Pour les autres, autrement dit pour la majorité, c'est devenu un rêve inaccessible. Comment, en effet, acheter

une 504 qui coûte désormais près de 200 000 naira, lorsqu'on n'en gagne, au mieux, que quelques centaines par mois ? Quand bien même certains se procureraient l'argent nécessaire, il n'est pas dit qu'ils trouveront facilement une voiture. Les obtenir directement à la sortie de l'usine suppose bien des accointances et des pots-de-vin. Passer par un concessionnaire se révèle de plus en plus aléatoire car ces derniers, n'ayant souvent plus les moyens d'avoir des modèles en stock, n'osent en commander que si on les paye par avance et au prix fort, ce qui n'est pas peu risqué pour le client !

Les Nigériens, heureux acquéreurs d'une automobile à l'époque florissante, n'ont généralement plus d'autre ressource que d'essayer de la faire durer le plus longtemps possible ; on est entré dorénavant dans l'ère de la maintenance : les mécaniciens rafistolent, d'ailleurs parfois avec une grande ingéniosité, plus qu'ils ne réparent ; ils repeignent aussi beaucoup car on leur demande de redonner aux voitures, autant que possible, un vague air de jeunesse. Mais les pannes sérieuses sont plus redoutées que jamais, parce qu'elles signifient bien souvent (le prix des pièces de rechange excédant ce qu'un père de famille, même s'il a un bon salaire, peut déboursier) que le véhicule devra être mis sur cales, en attendant des jours meilleurs.

Ceux qui roulent encore ont fréquemment des centaines de milliers de kilomètres à leur actif, des pneus complètement usés, des carrosseries plus ou moins rouillées, sans parler des phares qui ne fonctionnent plus depuis longtemps. Tout ceci ne va évidemment pas dans le sens d'une amélioration de la sécurité sur les routes, déjà

réputées pour être parmi les plus meurtrières du monde. Cela entraîne aussi une forte recrudescence des vols, une automobile constituant à présent un véritable pactole. Autre conséquence, la voiture neuve, redevenant un bien très rare, retrouve tout son prestige des années soixante et incarne plus que jamais la réussite sociale.

Prestige minéralogique

À côté des distinctions que l'on vient d'évoquer, entre grosses et plus modestes automobiles, entre celles qui sont flambant neuves et celles que l'on tente, avec plus ou moins de bonheur, de maintenir sur les routes, il nous faut souligner l'importance que les Nigériens accordent aux plaques d'immatriculation.

L'idéal est incontestablement de pouvoir arborer un numéro officiel ; ils sont en général réservés aux voitures de fonction. Ils permettent notamment de franchir rapidement, sans contrôle, les barages mis en place par la police, les militaires, les douaniers ou autres collecteurs de taxes diverses ; dans un pays qui en est littéralement hérissé, ce n'est pas là un mince privilège ! En revanche, les véhicules gouvernementaux peuvent aussi devenir de véritables cibles en cas de crise politique. C'est ce que l'on vit, par exemple, lors des émeutes de mai 1989 où les foules en colère brûlaient systématiquement les belles voitures, symboles des inégalités sociales, et celles pourvues de plaques FGN (*Federal Government of Nigeria*), symboles du pouvoir contesté.

Les élites non bureaucratiques ou gouvernementales n'ont évidemment pas, elles, droit aux plaques

officielles. Leur seule faculté est, dès lors, de chercher à obtenir un des numéros qui sont perçus comme prestigieux. Les unités (de 1 à 9) sont particulièrement prisées mais les chefs traditionnels ont également un faible pour le 1 et ses combinaisons : 11, 111, 1111, comme si cette juxtaposition redoublait en quelque sorte leur primauté, signifiée souvent aussi par une couronne dessinée. L'Alafin d'Oyo dispose, lui, d'une automobile dont le numéro (7130) rappelle l'année de son accession au trône (1971) et l'âge qu'il avait alors (30 ans).

Signalons que les plaques d'immatriculation ordinaires au Nigeria comprennent d'abord deux lettres, désignant l'un des États de la Fédération, puis un nombre de quatre chiffres et enfin deux autres lettres, indiquant une circonscription territoriale plus réduite. Dans chacune de ces dernières, on assiste à une sorte de compétition entre les notables pour se faire attribuer les combinaisons les plus valorisantes. Il est d'ailleurs possible d'effectuer des réservations, c'est-à-dire de faire bloquer un numéro que l'on apposera sur le véhicule que l'on achètera dans un avenir plus ou moins lointain ; mais ceci moyennant finance car, bien entendu, les employés en charge de ce service y trouvent leur compte. Il peut arriver aussi que certains fonctionnaires influents souhaitent faire plaisir à un ami ou client et s'arrangent pour qu'on lui attribue la combinaison de son choix, sans bourse délier.

Le numéro d'immatriculation revêt aussi une importance toute particulière à Lagos où, réglementairement, les véhicules dont le premier chiffre est pair peuvent circuler le mardi et le jeudi, et impair,

le lundi, mercredi et vendredi (tout le monde ayant le droit de rouler pendant le week-end). Cet arrangement fut introduit pour essayer de limiter les embouteillages monstrueux qui entravaient la circulation dans l'ex-capitale. Aujourd'hui, le nombre de voitures ayant diminué par rapport à ce qu'il était au début des années quatre-vingt, on parle de mettre un terme à ce système. Toujours est-il que, récemment encore, l'obtention d'une plaque paire supposait le versement d'un supplément car la circulation a la réputation d'être un peu plus fluide les mardis et jeudis.

Notons, pour finir, que les populations connaissent habituellement très bien les voitures et les numéros d'immatriculation des gens importants. Il arrive même fréquemment, quand vous vous enquêrez de l'adresse d'une person-

nalité en entrant dans une localité, que l'on vous demande s'il s'agit bien de tel homme, qui possède telle voiture, nantie de tel numéro ? Autre illustration, il faut avoir vu, un soir de réception à l'*Island Club* (le plus huppé du pays), avec quelle sûreté et quelle rapidité la corporation des chauffeurs, évidemment grands experts en la matière, identifie, parfois de fort loin, les véhicules des membres éminents qui s'approchent. Dernièrement, un homme d'affaire originaire d'Ife, mais qui possède des entreprises à Abuja, ramena dans sa ville natale une Mercedes 560, deux BMW et une Volvo neuves, immatriculées respectivement : FC 1 R, FC 2 R, FC 3 R et FC 4 R (FC pour *Federal Capital*). Nous n'entendîmes plus parler que de cela pendant des semaines...

Jean-Pascal Daloz