

# Savoir-faire et production d'identité chez les Krou de Côte-d'Ivoire

par Alfred SCHWARTZ  
Sociologue à l'Orstom

La manutention maritime sur rade foraine : tel est l'art, difficile et dangereux, dans lequel les Krou de Côte-d'Ivoire sont reconnus comme les maîtres incontestés sur la côte du golfe de Guinée depuis le début de ce siècle. Le cadre de l'exercice du savoir-faire est un système original de prestation offerte par cette main-d'œuvre spécialisée aux navires de commerce européens : l'« institution krouman ». Celle-ci plonge ses racines dans un passé très lointain et joue un rôle décisif dans la construction de l'identité de la société krou d'aujourd'hui.

## L'émergence de l'institution krouman

De la fin du XV<sup>e</sup> à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle : au service de la traite de la malaguette et des esclaves

L'histoire de l'institution krouman commence sur la côte méridionale de l'actuel Libéria, avec l'arrivée, aux environs de 1470, des premières caravelles portugaises. Parmi les motivations qui ont poussé en ce XV<sup>e</sup> siècle les navigateurs lusitaniens à entreprendre les « voyages de découverte » de la côte ouest-africaine, la quête d'une nouvelle route des Indes n'a sans doute pas été la moindre, en particulier après que la prise de Constantinople par les Turcs (1453) eut rendu difficile l'accès de cette partie du continent asiatique par le Moyen-Orient. Car à l'époque, cette route des Indes était, entre autres, synonyme de *route des épices* — des épices dont les tables bourgeoises et seigneurales de l'Europe de la fin du moyen âge faisaient ample consommation.

Or, quelle n'est pas la surprise des Portugais de voir les habitants du littoral compris entre le cap Mesurado (site de l'actuel Monrovia) et le cap des Palmes leur proposer précisément la traite d'une variété d'épice, la *malaguette* (1), qui était en fait utilisée en Europe depuis longtemps, sous la désignation de « graine de paradis », mais dont l'origine géographique était restée jusque-là soigneusement cachée.

« La consommation européenne, écrit un historien portugais, en usait dès le commencement du XIII<sup>e</sup> siècle [...], à la fois comme condiment et comme médicament. Les caravanes l'apportaient à travers le pays mandingue aux ports méditerranéens, principalement en Tripolitaine, d'où les marchands chrétiens la répandaient à travers l'Europe. Ignorant sa provenance, les Italiens la baptisèrent Grana paradisi [...]. Du Maghreb, les graines gagnaient [...] les foires de Montpellier et de Nîmes » (V. Magalhães-Godinho, 1969 : 538-539).

Sur ce littoral — dénommé dès le dernier quart du XV<sup>e</sup> siècle « Côte de la Manigquette » ou « Côte de la Graine » (E. de la Fosse, in R. Mauny, 1949 : 189) — la production est tout particulièrement abondante, nous apprend dès le début du XVI<sup>e</sup> siècle le routier maritime de D. Pacheco Pereira (1956 : 103), dans la « région » du rio dos Cestos (la rivière des Paniers)(2), dont la partie méridionale est occupée par un peuple qui s'avèrera par la suite être le peuple *krao*. L'importance du rôle joué par les Krao dans la traite de la malaguette est attestée par un document datant des années 1540, « le langaige de Guyne » ; il s'agit d'un vocabulaire de 64 mots et expressions, sorte de vademecum pour marins et commerçants, recueilli par le capitaine d'un navire français près de l'embouchure de la rivière Cestos, identifié par les linguistes comme étant *kra* — la langue parlée par les Krao —, et dont les trois premières formules ont d'emblée trait au commerce de la malaguette : « Va quérir de la manigquette » ; « Il y a de la manigquette assez » ; « Approche-toi, baille-moi ton panier » (P. Dalby et P. Hair, 1964 : 178). Une importance que confirme l'appellation de Settra-Kru (*settra* est une déformation de *cestos*) donnée sans doute dès l'époque portugaise — même si elle n'apparaît pour la première fois sur une carte qu'en 1653 (P. Du Val d'Abbeville, *Carte de Nigritie et Guinée*) — à l'une des cinq localités côtières qui constituent le groupement krao.

(1) *Aframomum melegueta* : une graine d'herbes à rhizomes, de la famille des Zingibéracées, aux espèces nombreuses, appelée aussi mélégquette ou manigquette.

(2) Un toponyme qui fait référence justement aux « paniers » dans lesquels la malaguette est livrée à bord des caravelles.

Les Krao ou Krou<sup>(1)</sup> se révélèrent donc aux Européens à travers la traite de la malaguette. Il est vraisemblable que, dès le XVII<sup>e</sup> siècle, ils aient été utilisés comme *courtiers* pour les opérations commerciales liées à ce produit en d'autres points de la Côte de la Graine. Pour jouer ce rôle, il fallait qu'ils accompagnent les navires. Comme ceux-ci n'empruntaient que rarement le même itinéraire pour le retour, les Krao durent, dès cette époque, monter à bord avec leurs pirogues — pratique couramment utilisée ultérieurement —, afin de pouvoir revenir chez eux par leurs propres moyens.

Il est cependant à peu près certain que, si l'activité sur cette côte s'était limitée au seul commerce de la malaguette, l'institution krouman n'aurait jamais vu le jour. Un autre type d'activité a été, en effet, beaucoup plus déterminant dans son émergence : *la traite des esclaves*. Celle-ci apparaît sur la Côte de la Graine dès la fin du XVe siècle. À partir de quand les Krao jouèrent-ils un rôle dans cette traite, et quel fut ce rôle ? Aucun témoignage direct ne le précise. Un indice incontestablement en rapport avec la traite des esclaves permet toutefois d'affirmer que les Krao ont bien été au service des négriers. Il s'agit du tatouage facial qu'ils portaient encore au XIX<sup>e</sup> siècle — « une épaisse raie bleue ou noire d'un demi-pouce qui descend du front jusqu'au bout du nez, quelquefois jusqu'à la lèvre inférieure et au menton » (G. E. Brooks, 1972 : 34) — et que les observateurs qui se sont interrogés sur sa signification interprétèrent comme un *signe* à l'égard des négriers, qui les désignait comme des hommes libres et leur évitait d'être mis en esclavage (cf. en particulier sur ce point les observations de J. Connelly, 1856). Petit à petit, les négriers auraient pris pour règle de ne pas toucher aux Krao, à cause précisément des services que ceux-ci leur rendaient dans la traite des esclaves en d'autres points de la Côte de la Graine...

La plus ancienne référence connue faite à un Krao opérant sur un navire hors de son pays ne remonte cependant qu'au XVII<sup>e</sup> siècle : elle nous est fournie par le *Dagregister* (journal) du château de Saint-Georges de la Mine (actuelle côte du Ghana) qui, le 6 février 1645, signale dans l'équipage d'un navire négrier anglais, le *Prins Mourits*, en provenance des Antilles, la présence d'un « Croa » (autre variante du terme krao), sans toutefois préciser sa fonction (K. Ratelband, 1953 : 11).

(1) La graphie *krou* ou *kru* est une corruption de *krao*.

De la fin du XVIII<sup>e</sup> à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : au service de toutes les entreprises européennes sur le continent africain et dans le monde tropical

Il faut attendre le développement du commerce légitime, dans les dernières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle, pour assister à la véritable naissance de l'institution krouman. Plusieurs événements y concourent. Le premier est la *création* par les Anglais, en 1787, sur la côte de la Sierra Leone, de l'établissement de *Freetown*. Celle-ci est la conséquence directe de la suppression, en 1772, de l'esclavage sur le sol métropolitain britannique.

« Des centaines de Noirs libérés se retrouvent sur le pavé de Londres, et un "Comité pour secourir le Noir pauvre", fondé en 1786, conçoit alors l'idée de les établir en Afrique : c'est, l'année suivante, la naissance d'une communauté libre de sujets britanniques à Freetown » (Ch. Behrens, 1974 : 39).

Freetown, « ville libre », devient dès lors le point d'attache de la flotte anglaise sur la côte ouest-africaine. À l'initiative de la Compagnie de Sierra Leone, fondée en 1791, une activité importante s'y déploie rapidement, tant à terre où s'ouvrent des chantiers forestiers, que sur mer où les navires sont de plus en plus nombreux, et cette activité attire des travailleurs jusque de la lointaine côte des Krao, à quelque 300 milles au sud-est. L'attrait de l'établissement est tel que ceux-ci n'hésitent pas à s'y rendre *en pirogue*. Les premiers y arrivent dès 1793. À la fin du siècle, ils ne sont encore qu'une cinquantaine. En 1819, ils sont plus de 500 à Freetown et quelque 200 dans les entreprises forestières alentour.

Bientôt, les groupements immédiatement voisins des Krao se mettent à leur tour à « produire » des migrants — ils vont être désignés du terme générique de *Krou* et constituent aujourd'hui l'« ethnie » dite *krou* du Libéria —, puis d'autres groupements de la Côte de la Graine, rebaptisée au XIX<sup>e</sup> siècle, par référence à ce phénomène, « Côte Krou ». Ce sont tous les ressortissants de cette côte, quelle que soit leur véritable identité ethnique, que les Anglais prennent ainsi l'habitude de désigner à Freetown du terme de *Kroumen* (les hommes [de la Côte] Krou).

Le second événement venu favoriser le développement de l'institution krouman est l'*abolition de la traite des esclaves* par les deux principales puissances négrières européennes du début du XIX<sup>e</sup> siècle : la Grande-Bretagne en 1807, la France en 1815. Cet événement a

une double incidence sur le développement du phénomène krouman. Il est tout d'abord à l'origine du recrutement d'auxiliaires krou pour les navires de guerre chargés de la répression de la traite illégale, qui s'instaure aussitôt : au service des escadres de surveillance, les Kroumen sont à même de fournir des renseignements précieux sur cette pratique, car « qui d'autre connaît mieux les lieux où elle survit, ou les dangers de la côte qu'il faut inspecter ? » (Ch. Behrens, 1974 : 40). L'abolition de la traite contribue, en second lieu, à renforcer le rôle déjà important joué jusque-là par les Krao, puis par les Krou au sens plus large, dans cette activité, qui se poursuit comme si de rien n'était : au service des négriers, les Kroumen sont désormais encore plus indispensables que par le passé pour opérer l'embarquement des esclaves à l'insu des bâtiments de guerre chargés de les traquer. Une complicité qui ne s'achève que vers 1850, avec la disparition de ce qui constituait le véritable fondement de cette activité : l'esclavage, aboli par la Grande-Bretagne en 1833, par la France en 1848, puis, petit à petit, par tous les pays qui se pourvoyaient sur la côte occidentale d'Afrique.

Un troisième événement a des conséquences importantes sur l'*extension* du marché du travail krouman : l'*introduction* sur la côte africaine, à partir des années 1830, de la *navigaton à vapeur*. Sur les navires à voile, les Kroumen étaient surtout préposés aux opérations de liaison avec la terre. Sur les navires à vapeur, ils ont, en plus, la charge de la soute à charbon et de la chaudière, dans un premier temps sur la seule côte africaine, puis jusque sur les côtes européennes. Les ports de l'Europe du Nord leur deviennent familiers. Quelquefois, ils y séjournent plusieurs années.

Un dernier événement a enfin des répercussions indirectes sur la constitution du phénomène krouman : la *création* sur la Côte Krou, à partir de 1821, des établissements négro-américains du *Libéria*, qui s'érigent en État indépendant en 1847. Durant toute la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les Krou — au sens large du terme — sont en conflit plus ou moins ouvert avec l'autorité centrale qui leur reproche leur esprit d'insubordination. Ils refusent notamment de se soumettre à la législation sur les ports d'entrée, qui les oblige à embarquer en des points fixés par le Gouvernement et, surtout, ne leur permet plus d'échapper à la taxe instituée sur leur recrutement. Entre ressortissants de la Côte Krou et fonctionnaires de Monrovia, de nombreux incidents se produisent. Certains dégénèrent, au début du XX<sup>e</sup> siècle

en particulier, en véritables insurrections, qui sont réprimées dans le sang (cf. R. Davis, 1974). La conséquence de cet état de crise est que les Krou prennent progressivement conscience de leur *identité* de « Kroumen », de leur appartenance à une entité socio-professionnelle qui prime de plus en plus la référence à l'entité que constitue l'ethnie d'origine.

À partir de 1830, les Kroumen se trouvent ainsi associés à la quasi-totalité des entreprises européennes, non seulement sur le continent africain, mais aussi en d'autres points du monde tropical. « Les Krou étaient là où était l'action sur mer ou sur terre » (G. E. Brooks, 1972 : 52). Sur l'ensemble du littoral du Golfe de Guinée, les « comptoirs » ou « factoreries », qui se multiplient avec l'essor du commerce légitime, s'assurent leur collaboration. De 1832 à 1854, ils participent, aux côtés des Anglais et des Américains, à l'exploration du fleuve Niger ; en 1858, ils sont aux côtés de Livingstone sur le Zambèze, en 1883 de Savorgnan de Brazza sur l'Ogooué. De 1840 à 1860, ils sont recrutés par les Anglais pour les besoins en main-d'œuvre de leurs plantations de canne à sucre aux Indes Occidentales, dans leurs colonies de la Jamaïque, de la Guyana, de Trinité... Dans les années 1860, ils sont embauchés par les Espagnols pour leurs plantations de cacao de Fernando Poo. À la même époque, au service des Français, ils participent aux travaux du canal de Suez. Puis, dans les années 1880-1890, au service des Belges, à la création de l'État indépendant du Congo, ils s'engagent dans le « Corps de gendarmerie », collaborent à la « pacification » du pays, fournissent de la main-d'œuvre au chemin de fer qui se construit à partir de 1889. En 1884-85, leur savoir-faire de canotiers est sollicité par l'armée anglaise qui espère ainsi faire franchir dans les meilleures conditions les cataractes du Nil à l'expédition envoyée au secours du Gouverneur Gordon assiégé par le Mahdi à Khartoum. En 1896, c'est pour les travaux du canal de Panama qu'ils traversent à nouveau l'Atlantique...

« À la fin du siècle, virtuellement chaque village le long de la côte libérienne était une source de travailleurs migrants » (*ibid* : 54). En 1900, les autorités de Monrovia estiment que 10 000 Krou et assimilés quittent chaque année le Libéria (R. Davis, 1968 : 49). La conséquence en est un appauvrissement progressif des effectifs disponibles, qui se traduit par des difficultés d'embauche de plus en plus grandes.

### De la fin du XIX<sup>e</sup> au milieu du XX<sup>e</sup> siècle : l'« ivoirisation » de l'institution

Ce sont ces difficultés qui, dans les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, poussent les usagers de la main-d'œuvre krouman à étendre petit à petit leur champ de recrutement également à l'est du cap des Palmes, c'est-à-dire à l'actuelle côte ouest-ivoirienne, qui prend alors à son tour le nom de « Côte des Krou ».

L'intérêt que la France porte, au lendemain de la Conférence de Berlin de 1885, à cette côte ouest-ivoirienne n'est de toute évidence pas sans rapport avec le contrôle qu'elle souhaite exercer sur une partie au moins de ce précieux réservoir de main-d'œuvre que sont devenus les Kroumen. La création, en 1893, de la Colonie de Côte-d'Ivoire lui permet d'instituer la réglementation qui doit lui assurer ce contrôle. Dès janvier 1894, un arrêté du Gouverneur fixe les points d'embarquement possibles aux seuls postes administratifs : de quatre au départ, ceux-ci passent à deux — Tabou et Sassandra — au lendemain de la Première Guerre mondiale. Un document administratif est de même exigé en 1901 pour tout enrôlement à destination d'un autre pays que la Côte-d'Ivoire, première étape à l'instauration, en 1935, de la « carte de travail de Krouman ».

Durant la période coloniale, la Côte Krou ivoirienne fournit ainsi la main-d'œuvre à la fois aux services du Gouvernement local de la Colonie — en particulier aux wharfs, qui emploient des canotiers et des barreurs —, aux maisons de commerce du littoral qui fonctionnent toutes avec des équipes de Kroumen, et aux navires de commerce français, ou d'autres nationalités, amenés à mouiller dans le Golfe de Guinée. Le point d'embarquement de Tabou connaît un essor tout à fait spectaculaire : à partir de 1920, y affluent des ressortissants des ethnies forestières de l'arrière-pays, qui s'enrôlent à leur tour comme navigateurs, ainsi que des Krou de la côte libérienne qui, manifestement, préfèrent les contraintes du système français au racket auquel les soumet systématiquement l'administration négro-américaine dans les ports du Libéria ; en 1929, pas moins de 10 360 recrutements de Kroumen y sont opérés ; en 1933, contrecoup de la crise économique mondiale, ces recrutements tombent à 5 800 ; mais à la fin de la décennie 1950, à la veille de l'indépendance, ils sont de l'ordre de 12 000. Quant à l'activité du point d'embarquement de Sassandra, elle reste en retrait par rapport à celle de Tabou, et il faut attendre le lendemain de la Seconde Guerre mondiale pour que l'ins-

titution krouman s'y développe et suscite le même type d'immigration qu'à Tabou, c'est-à-dire de ressortissants de l'arrière-pays — ce dernier incluant, dans le cas présent, des régions de plus en plus éloignées : y arrivent notamment des Guinéens, des Maliens, des Voltaïques... — qui tous pratiquent le métier de navigateurs. De Sassandra, ne partiront toutefois jamais plus de 3 000 Kroumen par an. Si les navires anglais continuent à enrôler la main-d'œuvre dont ils ont besoin à Freetown, et les navires américains à Monrovia, c'est en fait Tabou qui devient, au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, la véritable capitale de l'institution.

\*  
\* \*

Telle est, brossée à grands traits, l'histoire de l'institution krouman. Si les populations dites krou de Côte-d'Ivoire n'ont découvert cette dernière que bien après les populations du littoral libérien, elles ont néanmoins eu le temps d'en être fortement marquées dans leur identité.

### L'institution krouman comme productrice d'identité chez les Krou de Côte-d'Ivoire.

Productrice d'identité, l'institution krouman l'a été au moins à quatre titres chez les Krou de Côte-d'Ivoire : elle a été à l'origine de l'ethnie dite krou ; elle a réussi à s'imposer à la société masculine comme rite implicite d'initiation ; elle a totalement remodelé le système matrimonial traditionnel ; elle a mis en œuvre un modèle original d'organisation de l'économie domestique.

#### L'institution krouman et l'ethnie dite krou

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, nous venons de le voir, l'aire de recrutement de la main-d'œuvre krouman gagne la côte à l'est du cap des Palmes, une côte qui est alors en fait sous juridiction libérienne jusqu'à la rivière San Pedro, avant que la France ne fixe, en 1893, la frontière occidentale de sa nouvelle colonie ivoirienne à la rivière Cavally, c'est-à-dire avant qu'elle n'annexe purement et simplement un morceau du territoire libérien. Ce sont précisément les populations de la portion de littoral située entre les rivières San Pedro et Cavally — y compris l'arrière-pays immédiat — qui sont

désignées, à la fin du siècle, par le vocable générique de Krou, par référence à l'activité qu'elles exercent, comme les populations de l'ancienne Côte de la Graine, sous couvert de l'institution krouman. Sous ce vocable, sont de la sorte réunis des groupes humains qui ont certes des traits en commun, sur le plan de leur histoire et de leur organisation sociale, mais qui ne forment en aucun cas une « ethnologie ». Ce sont ces groupes, de type « clans » ou « fédération de clans » — au nombre de 27 très exactement, pour un effectif démographique s'élevant à quelque 20 000 individus — qui vont fournir, tout au long du XXe siècle, les contingents de main-d'œuvre les plus importants aux navires européens, et vont être les plus marqués, dans leur identité, par l'institution krouman.

### La navigation, un rite implicite d'initiation

L'institution krouman est, en second lieu, progressivement perçue comme un cadre dans lequel le jeune Krou peut faire montre de son aptitude à intégrer à part entière le monde des adultes. Si l'organisation sociale krou ne stipule pas expressément qu'il faut avoir « navigué » pour accéder au statut d'homme, dans la pratique, il est cependant implicitement admis que l'exercice de l'activité de Krouman, ne serait-ce que pendant un court laps de temps, est l'étape préalable au mariage. Une étape qui peut donc être assimilée à un véritable rite de passage, dont elle revêt effectivement les deux grandes caractéristiques : la capacité à faire preuve d'un certain courage psychique, ce qu'exigent bel et bien du candidat à la navigation les multiples démarches qu'il doit accomplir — avec tout ce qu'elles impliquent d'obligations et de contraintes — pour obtenir la « carte de travail de Krouman », mais aussi la capacité à faire preuve d'un certain courage physique, ce qu'exigent incontestablement du « navigateur » les conditions dans lesquelles il est appelé à travailler. Il est ainsi rare de rencontrer, dans la population krou adulte, un homme qui n'ait jamais navigué...

### La navigation et le système matrimonial

L'institution krouman a introduit, en troisième lieu, une véritable révolution dans le système matrimonial krou traditionnel. Jadis, le mariage était l'affaire des aînés : le choix de la femme, le versement de la dot et le règlement des litiges éventuels relevaient du champ de compétence du seul chef de lignage. Aujourd'hui, le mariage est l'affaire de tout un chacun : avec l'argent que rapporte l'activité de

navigation, les jeunes peuvent à présent y accéder directement. La première conséquence en est une réduction du taux de polygynie, due à l'abaissement de l'âge auquel les hommes se marient, amenant une meilleure répartition des femmes, due aussi à l'imitation du modèle que constitue, pour le Krouman, le marin européen côtoyé à bord des bateaux. La seconde conséquence en est la fragilisation des unions : un certain laxisme s'étant instauré dans le paiement de la dot, véritable ciment du mariage traditionnel, dont le remboursement était exigible en cas de séparation, le divorce est devenu plus facile et donc plus fréquent ; ainsi, en 1972, le quart des femmes krou en âge de procréer est sans homme — ce qui n'est pas sans contribuer à expliquer le bas taux de fécondité que connaît cette société.

### La navigation et l'organisation de l'économie domestique

L'institution krouman a généré, en dernier lieu, un modèle original d'organisation de l'économie domestique. Sur le plan de la *production*, ce modèle s'articule sur deux types d'activité en apparence bien distincts : l'agriculture et la navigation. Agriculture vivrière de subsistance dont les cultures principales sont le riz, le manioc, le maïs et la banane plantain, la première activité est opérée à l'intérieur du lignage, par des unités de production élémentaires généralement fondées sur la famille restreinte. La seconde activité, salariale, est exercée par des individus isolés, mais qui, virtuellement, ne font pas moins également partie des unités précédentes et dont il faut, le cas échéant, pallier l'absence, ce qui se fait en règle générale par recours à l'entraide lignagère, sans manquer de mettre les absents en situation de débiteurs. Sur le plan de la destination finale du produit de l'une et de l'autre, c'est-à-dire de la *consommation*, activité agricole et activité de navigation fonctionnent en réalité en parfaite complémentarité : quelle que soit la participation de chacun à la production, une répartition égalitaire est en effet assurée à travers l'obligation de commensalité, de règle entre adultes masculins, obligation qui prévoit la mise en commun et le partage de la nourriture, et dont profitent par ricochet également les femmes, chargées d'en assurer la préparation, même si elles mangent seules avec les enfants, car un partage des produits précède, chaque fois que cela est nécessaire, le partage des plats.

L'originalité de ce modèle d'organisation de l'économie domestique réside dans le fait que c'est le lignage tout entier qui est amené, en définitive, à constituer une grande unité à la fois de production et

de consommation. Une unité à laquelle chacun contribue selon son activité, qu'il soit agriculteur ou navigateur à plein temps, ou qu'il se partage entre l'activité agricole et l'activité de navigation ; en d'autres termes, qu'il participe *directement* à la production, par le travail de la terre, ou *indirectement*, par le travail salarié, qui permettra le cas échéant d'accroître le niveau de cette production par recours à une force de travail supplémentaire extérieure au lignage ou simplement par acquisition sur le marché d'un complément de produit — ce qui équivaut concrètement à une véritable redistribution à l'échelle lignagère sinon de la totalité de l'argent gagné du moins d'une partie importante. Une unité dont la clé de voûte est la solidarité sans faille qui lie entre eux les membres du même groupe de parenté — et que matérialise précisément l'obligation de commensalité entre adultes masculins. Une unité à l'intérieur de laquelle l'articulation entre activité agricole et activité de navigation se réalise sans hiatus, tout membre du lignage étant directement substituable — si besoin est — à tout autre, ce qui permet en particulier, en cas d'absence prolongée d'un chef de ménage en période de préparation de la parcelle de culture annuelle, de respecter la division sexuelle du travail agricole sans en faire pâtir le niveau global de production.

## Conclusion

L'institution krouman est aujourd'hui moribonde. Avec l'accession de la Côte-d'Ivoire à l'indépendance — et en même temps qu'elle de toutes les autres colonies françaises de l'Afrique Noire — une première menace est apparue sur son devenir. Dans le but de protéger leur propre marché du travail, la plupart des pays du Golfe de Guinée ont en effet décidé, à partir de 1960, de réserver la manutention portuaire et maritime à leurs seuls ressortissants. Les Kroumen ont ainsi été petit à petit évincés de tous les ports et rades foraines de la côte, à l'exception des rades du Gabon. Le *boom* que l'exploitation forestière enregistra, dans la décennie 1960, tant en Côte-d'Ivoire — le bois y était chargé par des équipes de Kroumen dans le port d'Abidjan, mais aussi sur les rades foraines de Sassandra, Grand-Béréby et Boubélé, sur la côte krou elle-même — qu'au Gabon — dont l'okoumé était encore la première ressource d'exportation —, permit,

dans un premier temps, de masquer le rétrécissement du marché du travail krouman ; entre 1960 et 1972, avec une moyenne de 12 000 embarquements par an à Tabou, et 3 000 à Sassandra, celui-ci resta stable.

Il en fut tout autrement, dans un deuxième temps, après la mise en service, en 1972, du port de San Pedro, un port créé de toutes pièces dans le Sud-Ouest de la Côte-d'Ivoire, à mi-côte entre Sassandra et Tabou, et qui constitua, aussi paradoxal que cela puisse paraître, une seconde menace sur le devenir de l'institution krouman. Cette réalisation suscita tout d'abord de vifs espoirs chez les Kroumen, en particulier chez ceux ressortissant à l'ethnie dite krou de Côte-d'Ivoire : un port signifiait du trafic maritime, donc une activité de manutention, ce dont ils étaient les spécialistes ; une place de choix allait sans aucun doute leur être réservée dans le corps des dockers dont la création était annoncée. Ils perdirent cependant vite leurs illusions : sur les quelque 1 150 cartes délivrées par la Commission d'attribution en 1973, 500 le furent à des Kroumen au sens large, dont 200 seulement à des Krou autochtones.

Un second recrutement, organisé en 1975, qui porta l'effectif des dockers à 1 600, doubla celui des Krou autochtones, mais ne leur accorda pas vraiment un traitement privilégié. Il semblerait que les responsables du port de San Pedro aient, d'entrée de jeu, tout fait pour éviter que les Krou autochtones, fer de lance de la corporation des Kroumen, réputés en particulier pour leur âpreté à la revendication, ne deviennent majoritaires dans la nouvelle institution. Plusieurs événements vinrent par ailleurs accroître le désenchantement : en 1972, la fermeture à l'activité de chargement du bois — au profit du jeune port — des rades foraines de Sassandra, Grand-Béréby et Boubélé ; en 1974, avec le premier choc pétrolier, l'entrée en crise du secteur forestier ; à partir de 1980, la régression brutale des exportations de bois, consécutive, entre autres, à la dégradation accélérée de la forêt tout au long des décennies 1970 et 1980, ainsi que la modernisation de l'activité de transport maritime — multiplication des « vrais » ports, automatisation de plus en plus poussée des navires, utilisation de plus en plus généralisée des containers —, le tout étant synonyme de réduction des besoins en main-d'œuvre. Les chiffres sont à cet égard éloquentes : alors que l'effectif des Kroumen recrutés à Tabou et à Sassandra s'élevait à 15 000 hommes en 1972, il n'était plus que de 5 000 en 1986.

Comment les Krou de Côte-d'Ivoire vivent-ils aujourd'hui la fin de l'institution krouman ? Plutôt mal, on s'en doute. Avec la disparition de l'activité de navigation, c'est en fait leur édifice social tout entier et, partant, leur identité même, qui se trouvent remis en cause.

## Bibliographie

- BEHRENS Ch. (1974). — *Les Kroumen de la Côte occidentale d'Afrique*. Talence, CEGET, 243 p.
- BROOKS G.E. Jr. (1972). — *The Kru Mariner in the Nineteenth Century : an Historical Compendium*. Newark, Liberian Studies Association in America Inc., University of Delaware, 121 p.
- DALBY D. ET HAIR P. (1964). — « 'Le langaige de Guyne' : a Sixteenth Century Vocabulary from the Pepper Coast ». *African Language Studies*, V, pp. 174-191.
- DAVIS R. (1968). — *Historical Outlines of the Kru Coast, Liberia, 1 500 to Present*. Bloomington, Indiana University, Ph. D. doc. multigr.
- DAVIS R. (1974). — *The Liberian Struggle for Authority on the Kru Coast*. Bloomington, Indiana University, 47 p. multigr.
- DU VAL d'ABBEVILLE P. (1653). — *Carte de Nigritie et Guinée*. Paris, Bibliothèque Nationale, Département des cartes et plans.
- MAGALHÃES-GODINHO V. (1969). — *L'économie de l'Empire portugais aux XVème et XVIème siècles*. Paris, EPIIE, Centre de Recherches Historiques, SEVPEN, 857 p.
- MAUNY R. (1949). — « Eustache de la Fosse. Voyage dans l'Afrique Occidentale (1479-1480). Modernisation et notes ». Bissau, *Bol. cult. da Guiné Port.*, n° 14, IV, pp. 181-195.
- PEREIRA D. P. [1506-1508] (1956). — *Esmeraldo de situ orbis*. Traduction de R. Mauny. Bissau, Centro de estudos da Guiné Portuguesa, Mémoire 19.
- RATELBAND K. (éd.) (1953). — *Vijf Dagregisters van het Kasteel São Jorge da Mina aan de Goudkust, 1645-1647*. Gravenhage, Linschoten Vereeniging.
- SCHWARTZ A. (1989). — *Du Sassandra au Cavally : une anthropologie du sous-peuplement. L'opération San Pedro et le développement du Sud-Ouest ivoirien*. Paris, Thèse pour le Doctorat d'État, Université René Descartes, 737 p. multigr. (à paraître aux Éditions de l'Orstom).



Sous la direction de  
Marie-José Jolivet & Diana Rey-Hulman

# *Jeux d'Identités*

**Etudes comparatives  
à partir de la Caraïbe**



L'Harmattan

**Composition, corrections et mise en page  
Marie-José Jolivet**

**© Éditions L'Harmattan, 1993  
ISBN : 2-7384-2133-4**

Sous la direction de  
Marie-José Jolivet et Diana Rey-Hulman

# **JEUX D'IDENTITÉS**

Études comparatives  
à partir de la Caraïbe

Éditions L'Harmattan  
5-7 rue de l'École-Polytechnique  
75005 Paris