



*Groupement Interdisciplinaire
en Sciences sociales (Côte-d'Ivoire)*

**LE PHENOMENE "KROUMAN" A SASSANDRA
LA MARQUE
D'UNE INSTITUTION SÉCULAIRE**

Août 1996

Jonas IBO

**ORSTOM
Centre de Petit-Bassam
04 B.P 293 - ABIDJAN 04**

Les populations autochtones de la côte-ouest ivoirienne, notamment les Krou et les Nényau servent, depuis le XIX^{ème} siècle au moins, d'auxiliaires sur les navires marchands européens.

Depuis lors, le personnel navigant d'origine africaine est désigné indistinctement, sous le nom de "Krouman" dérivé du terme krou qui est l'appellation d'une ethnie du Sud-Ouest ivoirien. En Côte-d'Ivoire cette situation a été formalisée par l'arrêté du 28 avril 1954 stipulant que : "est considéré comme krouman, ... tout travailleur qui, dans un port de la Côte-d'Ivoire, s'embarque sur un navire, touchant les ports du Sud de la Côte d'Afrique, pour y être exclusivement occupé aux opérations de manutention à bord dudit navire et aux travaux préparatoires et complémentaires de ces opérations" (J.O.CI 1954, p.326). En conséquence, le terme de krouman désigne désormais plus une catégorie socio-professionnelle (en ce qu'il s'applique à tous les individus en possession d'une carte de navigateur) que des ressortissants d'une ethnie fût-elle dominante dans ce domaine. Comment expliquer cette "ethnicisation" d'une profession qui, de surcroît, n'est pas née en terre ivoirienne ?

Quatre thèses se dégagent de la littérature consacrée à ce sujet ¹. La première thèse veut que les premiers marins noirs (les auxiliaires africains de la marine marchande occidentale, selon la terminologie officielle) ayant embarqué sur les bateaux européens soient des Krao ou Krou et que pour cette raison, les Européens, notamment les Anglais aient enregistré tous les navigateurs noirs à venir sous cette appellation pour les distinguer des marins blancs. "...si les Kroumen ne sont bien constitués, au départ, que par les seuls "hommes (de la côte) Krao"- d'où le nom que les Anglais donnent à la fin du XVIII^{ème} siècle aux premiers migrants krao venus travailler sur leurs navires à Freetown-, très vite d'autres peuples les suivront dans cette activité" (Schwartz Al., 1993, p.75).

La deuxième thèse, proche de la première, veut que ce nom découle de la maîtrise que les Krou, c'est-à-dire les premiers marins noirs connus des Européens, ont de cette profession très délicate et dangereuse.

¹ Thomann G. Cercle de Sassandra, notices publiées par le Gouvernement général à l'occasion de l'exposition coloniale de Marseille, Edition Crét, Paris, 1906. Behrens Ch. Les régions littorales. Les kroumen de la Côte Occidentale d'Afrique, Travaux et Documents de géographie tropicale, n°18, novembre 1974, CEGET et CNRS. Schwartz AL. La problématique de la main-d'oeuvre dans le Sud-Ouest ivoirien et le projet de pâte à papier. Bilan et perspective. 1976. Holas B. Traditions Krou, Fernand Nathan, 1980. Massing A. The economic anthropology of the Kru (West Africa) Franz Steiner Verlag GMBH. Wiesbaden, 1980. Schwartz Al. Sous-peuplement et développement dans le Sud-Ouest de la Côte-d'Ivoire. Cinq siècles d'histoire économique et sociale, Editions Orstom, Paris, 1993.

La troisième thèse se base sur l'usage par les tous Africains d'une langue créée par les Krou dans l'exercice de cette profession . "... il s'agit d'une langue qu'ils ont adaptée à leur façon, espèce de patois mélangé d'anglais, d'espagnol et de français, mais où les mots anglais cependant dominant presque exclusivement...Bon nombre de mots-tout particulièrement techniques-sont des mots anglais accommodés à la phonétique des langues krou... " (Berhens Ch. 1974, p.47).

La quatrième thèse, quelque peu eurocentriste, veut que cette appellation dérive du vocable anglais, *crewman* ou *crewboy*, qui signifie homme d'équipage : "Nous pensons personnellement que les Anglais, - qui paraissent effectivement avoir été les premiers Européens à embarquer des équipages de kroumen- restent bien responsables des appellations "krumen" et "crewmen" et que la confusion s'explique vraisemblablement par une assimilation très naturelle du nom préexistant phonétiquement proche de leur propre terminologie" (Behrens Ch., 1974, p.14). Malgré la pertinence apparente d'une telle argumentation, cette dernière thèse nous paraît, en partie, insoutenable. En effet, même si les Anglais sont à l'origine du terme "kruman" il est difficile de penser qu'ils lui ont accordé le sens auquel fait allusion l'auteur; de plus, les Anglais désignent-ils leurs propres marins par cette appellation de krouman ?

En revanche, les trois premières thèses semblent plausibles, en ce qu'elles se fondent sur des considérations linguistiques (le nom de l'ethnie pionnière) et historiques (la précocité du contact entre les Krao ou Crao et les Européens); Par conséquent, elles reflètent davantage la démarche générale des Européens dans la dénomination des sites habités et même des peuples en terre africaine².

Etendu aux autochtones de sassandra depuis plusieurs générations, le phénomène krouman constitue un véritable marqueur de l'histoire des Nényau de sassandra et conditionnent, en grande partie, certains de leurs comportements socio-économiques. La présente étude ne prétend pas, pour autant, réécrire l'histoire du phénomène "krouman" en général, elle ne vise qu'à appréhender l'impact de cette institution sur l'évolution socio-économique des autochtones Nényau de Sassandra. En effet, la faible propension des Nényau pour le travail agricole s'expliquerait-elle par l'attrait qu'exerce sur eux la navigation ? Cette activité économique n'est-elle pas en fait plus rémunératrice que tous les autres emplois lucratifs qu'on leur propose depuis au moins la fin du XIXème siècle ? Quelles sont les incidences du phénomène "krouman" sur la reproduction de la société locale ? Afin d'apporter des éléments de réponse à cette série d'interrogations, on

² On pourrait citer l'exemple de la ville de Daloa : Les Français arrivent dans le campement-village de Zoukou Gbeuli et lui posent des questions, notamment celle sur le nom du lieu; Gbeuli, quelque peu désesparé, fait appel à son fils nommé Dalo en criant Daloa (le suffixe "a" signifie bien qu'il interpelle avec insistance) et cela a suffi pour que les Français portent sur leur carnet de route "Daloa" comme étant le nom du campement-village de Zoukou Gbeuli.

analysera successivement la génèse du phénomène, son évolution puis son impact socio-économique, politique et démographique sur la région de sassandra.

Génèse du phénomène "krouman"   Sassandra

De tous les peuples côtiers ivoiriens, seuls les habitants du Sud-ouest sont concernés par le phénomène "krouman". Y aurait-il des raisons précises à cette spécialisation ou s'agirait-il d'un simple fait de contingence? Sans minimiser le rôle qu'auraient joué dans ce processus les profondes traditions maritimes des kroumen (ceci ne caractériserait-il pas aussi les autres peuples côtiers ivoiriens, d'Assinie   Grand-Lahou?), ayant d'ailleurs alimenté le mythe de leur dextérité à franchir la fameuse barre³, les facteurs d'ordre historique seraient à l'origine de ce phénomène dans cette partie de la côte ivoirienne. On citerait d'abord, les conditions dans lesquelles se firent les premiers échanges commerciaux entre Européens et habitants de la Côte Ouest de l'Afrique de manière générale. En recrutant des auxiliaires africains, "les Européens étaient soucieux, d'une part de soustraire au maximum leurs marins particulièrement exposés sous les Tropiques à la fatigue et à la maladie, aux tâches physiques les plus pénibles; d'autre part, d'assurer aux navires opérant sur la côte africaine des courtiers à la fois interpr tes⁴ et intermédiaires ce qui leur permettait de gagner la confiance des commerçants des villages et de les attirer sur les bateaux" (Schwartz Al, 1993, p.162). Ensuite, il faut considérer la répartition des tâches de reproduction de la société d'origine (c'est-à-dire la division du travail induite par l'organisation sociale des Krou côtiers) des Kroumen qui prédestine "les jeunes gens à aller travailler au loin et à rapporter à la fin de leur engagement tout l'argent gagné..." (Mission Hostains-d'Ollone, 1901, p.20).

A ces deux éléments, qu'on qualifierait volontiers de fondateurs du phénomène "krouman", on adjoindrait, ne serait-ce qu'à titre d'hypothèses de travail, trois autres ayant concouru à son extension et à sa consolidation dans la région de Sassandra. Premièrement, on peut émettre l'hypothèse que la traite négrière qui s'est particulièrement

³ La barre : ce phénomène cent fois décrit et expliqué se présente sous la forme d'une vague énorme qui se dresse comme un mur de plusieurs mètres de haut sur le rivage. Il est produit par le brusque relèvement du fond de la mer : les profondes lames venues du large se relèvent avec lui et s'avancent ainsi jusqu'à ce qu'elles s'écroulent subitement sur la berge, chavirant et brisant les embarcations (Mission Hostains-d'Ollone, p.8).

⁴ Ceci peut être mis en relation avec la légende de Grah Gbayourou de Grand-B r by : Selon cette légende, Grah Gbayourou aurait été envoyé en formation au Portugal par des navigateurs portugais soucieux d'avoir des interprètes parmi les peuples de la côte ouest-africaine. Après avoir passé plusieurs années au Portugal, Grah Gbayourou serait revenu dans son pays natal où il a oeuvré à instaurer un climat de confiance et de collaboration. Grah Gbayourou serait le précurseur de la navigation. Soulignons toutefois que cette légende, qui nous a été dite par les traditionnistes du village n yau de Ni ga, n'est pas connue de tout le monde, même des Krou de Tabou.

développée durant près de quatre cents ans sur la côte et dont les chefs locaux ont tiré profit, a pu avoir une incidence sur l'extension du phénomène "krouman" : certains autochtones s'embarquaient pour éviter d'être livrés aux négriers. De même, la disparition de cette traite, lucrative pour les courtiers africains, notamment les aînés de certains lignages, a contraint ces derniers à rechercher d'autres sources de revenu : la navigation se présenterait alors comme une activité de substitution.

D'ordre psychologique, le deuxième facteur est lié à l'attrait qu'exerce la navigation sur le jeune Nényau qui voit en elle une véritable initiation. "Pour le jeune Krou, la navigation est perçue comme une sorte d'initiation, qui permet à l'adolescent d'accéder à part entière au monde des adultes. Vouloir y échapper paraîtrait à la limite suspect" (Schwartz, Al., 1976, p.14). Dans ce même ordre d'idée on pourrait faire allusion à l'admiration dont fait l'objet le navigateur qui n'hésitait pas à raconter ses aventures d'expatriation temporaire en pays étrangers, ce que Georges Thomann semble d'ailleurs rapporter, mais dans un esprit presque de dénigrement auquel l'oeuvre de colonisation l'astraignait : "Le Krouman porté à émigrer, laisse la brousse natale, se loue comme manoeuvre dans toutes les factoreries, depuis le Sierra-Léone jusqu'au Congo. Engagé à temps sur tous les vapeurs des lignes africaines, il va connaître Liverpool, Bordeaux, Le Havre, Marseille. Rentré au village, il montrera les belles armes, les jolies casquettes galonnées, les mirifiques ceintures, les parfumeries variées et les photographies de toutes sortes qu'il a collectionnées dans les ports; par les nuits de lunes, où le tam-tam saccadé rythme les danses folles, dans quelques clairières de la grande forêt, il racontera (car il est volontiers hâbleur) les merveilles de ses lointaines explorations, aux pays étrangers des blancs" (Thomann G., 1906, p.630).

En troisième lieu, on citerait le fait colonial qui, en privilégiant les réquisitions et en instaurant l'impôt de capitation a favorisé l'extension du phénomène dans les régions précocement conquises comme celle de Sassandra : "La plupart des hommes qui ne naviguent pas sont réquisitionnés pour élargir les pistes de deux à trois mètres" (Holas B., 1980, p.33). Il est à supposer par conséquent que les Nényau s'embarquaient afin de pouvoir s'acquitter de l'impôt de capitation, comme l'ont fait des Ivoiriens d'autres régions de la colonie en s'adonnant, par exemple, aux cultures de café et de cacao.

En dernier lieu on peut évoquer l'impact de l'isolement géographique et de la marginalisation économique qui, jusqu'à une date récente, condamnent le sud-ouest ivoirien à recourir au phénomène krouman, comme la seule source pourvoyeuse de revenus et d'autres biens de prestige : "Le Nényau aime...ces voyages de courte durée et les stations dans les ports de la côte où il achète les pagnes dits de Quita qui ont pour lui la plus grande valeur. Ces étoffes solides, tissées par les indigènes de la Côte d'Or sont payées là-bas quelques shillings et valent de 40 à 50 francs dans la région de Sassandra où elles sont très recherchées" (Thomann G., 1906, p. 557). En ce qu'ils permettaient justement aux ressortissants de la côte ouest ivoirienne d'assurer, dans une large mesure,

les dépenses sociales (funérailles, dot), les gains tirés de la navigation constituaient le véritable vecteur de l'extension et de la consolidation du phénomène "krouman" dans cette société qui s'est reproduite depuis des générations par le biais de cette institution. On pourrait rapporter aux Nényau de Sasandra ces propos d'Alfred Schwartz concernant les Krou de Tabou "Comme par ailleurs la navigation rapporte davantage que n'importe quel autre secteur d'activité et qu'elle permet de surcroît au krouman de reproduire au mieux sa société selon le modèle structurel répétitif qui le régit depuis des générations-modèle dans lequel la navigation joue un rôle capital-, il est à peine exagéré de conclure qu'en pays Krou il faut être cul-de-jatte pour ne jamais naviguer" (Schwartz Al. 1976, p.14). Bien qu'élément constitutif du système sociétal néyau, la navigation n'en représente pas moins un secteur d'activité économique susceptible de générer une dynamique propre.

Dynamique du phénomène "krouman" à Sasandra

Depuis son extension aux villages néyau de Sasandra dans la seconde moitié du 19ème siècle (Schwartz Al., 1993, p.75), l'institution krouman a fait l'objet d'attention plus moins soutenue de la part, d'abord des autorités coloniales (1894 à 1954), ensuite de l'administration générale de l'Etat ivoirien indépendant (1960 à 1980) et enfin de la part des autorités municipales de Sasandra (1980 à nos jours). L'analyse de toutes ces "marques d'intérêt", qu'on qualifierait volontiers de "politiques" en matière de navigation, permettrait également de cerner l'évolution de l'institution krouman et d'en dégager les perspectives.

Le cadre juridique du fonctionnement de l'institution krouman en Côte-d'Ivoire

L'ampleur du phénomène et surtout les préjudices que cela pourrait causer au processus de "mise en valeur" de la colonie de Côte-d'Ivoire ont amené très tôt les autorités coloniales à prendre des mesures à caractère plutôt dissuasif, car elles ne visaient qu'à en minimiser les effets négatifs. A ce sujet on ne peut être plus clair que Georges Thomann, le tout premier administrateur de Sasandra : "Pour le moment les recrutements opérés dans cette région (déjà peu peuplée) par tous les navires anglais, nuisent fort à son développement économique. Il faut bien se dire en effet que presque toutes les équipes de canotiers et de manoeuvres des maisons de Lahou, Jacqueline, Grand-Bassam et assinie-certaines factoreries ont même plusieurs équipes-sont entièrement composées de Nényau. Si le départ de ces hommes qui sont toujours les plus robustes, enraye le progrès du cercle de Sasandra, ils servent cependant les intérêts de la colonie et il n'y a rien à dire. Mais il n'en est pas de même pour ceux, et ils sont très nombreux, qui travaillent dans les colonies anglaises voisines ou sur les bateaux étrangers. Non seulement ceux-là ne rapportent rien au pays, mais encore ils ont toujours avec eux au moment de leur retour une multitude de bagages entièrement composés de pagnes de Quitta...ou autre marchandise de trafic. Il en résulte donc que les commerçants de Sasandra et de Drewin perdent d'abord ce qu'auraient produit par le travail chez eux les indigènes émigrés et, de

plus, que ces derniers, largement approvisionnés lorsqu'ils reviennent, attendent dans l'oisiveté le retour du navire qui a coutume de les employer" (Thomann G., 1901, pp123-124).

De 1893 à 1901, l'administration coloniale tente, par trois arrêtés et une circulaire, de créer un cadre juridique pouvant favoriser le contrôle de l'institution Krouman en Côte-d'Ivoire⁵. Les premiers actes juridiques interviennent moins d'un an après l'autonomisation de la colonie de Côte-d'Ivoire par décret, le 10 mars 1893. Le premier arrêté précise que "le recrutement des indigènes de la côte de krou, pour travaux à exécuter hors de la colonie de la Côte-d'Ivoire, ne pourra être faite qu'avec l'autorisation du Gouverneur ou de son représentant" et fixe "une taxe d'embarquement (25 francs)" afin de limiter "la raréfaction de la main-d'oeuvre", synonyme "d'entrave à l'exécution de tous travaux sur la côte ouest de la colonie". Le deuxième arrêté intervient en 1897 pour réduire cette taxe de 25 francs à 2 francs. Ensuite, dans une circulaire adressée le 10 juin 1901 au chef du service des douanes et aux administrateurs des cercles côtiers (Grand-Bassam, Assinie, Dabou, Lahou, Sassandra, San Pédro, Béréby, Cavaly), le Gouverneur insiste particulièrement sur la nécessité "d'exiger des engageurs des cautions pour assurer le rapatriement des indigènes dans le délai prévu par leur contrat...". Cette phase de légalisation de l'institution krouman, s'achève par l'arrêté du 1er mars 1900 qui prescrit "l'interdiction aux habitants des cercles de la côte ouest de pénétrer sur le territoire du Libéria sans être munis d'un laissez-passer, délivré par un administrateur, constatant que les émigrants se sont soumis aux prescriptions de l'arrêté du 21 janvier 1897". Ce dernier acte semble confirmer deux faits : le souci permanent de l'autorité coloniale de contrôler le mouvement des kroumen pour en limiter ainsi les effets négatifs sur le processus de "mise en valeur" de la colonie et la perspicacité des prétentions territoriales de la France envers l'Etat du Libéria⁶. Les pourparlers diplomatiques sur les frontières entre ces deux territoires furent difficiles et n'eurent de dénouement qu'à l'aube du XXème siècle. Rien d'étonnant que l'autorité administrative de la Côte-d'Ivoire mette

⁵ Arrêté du 20 janvier 1894 réglementant le recrutement des Kroumen; Arrêté du 21 janvier 1897 diminuant la taxe des travailleurs indigènes; Arrêté du 1er mars 1900 au sujet de l'embarquement des Kroumen; Circulaire du 10 juin 1901 rappelant l'arrêté du 10 janvier 1894 réglementant le recrutement des kroumen.

⁶ En 1892, la première limite territoriale est esquissée à l'ouest lors de la convention franco-libérienne du 8 décembre de la même année. En réalité aucun des signataires ne connaissait le cours du Cavally. Binger essaya de profiter de cette incertitude des connaissances géographiques et de la faiblesse du Libéria pour repousser le plus loin possible vers l'Ouest la zone française. Ce n'est que plus de quinze ans plus tard que la frontière put être précisée, au fur et à mesure des reconnaissances dans cette zone. (Pour les détails voir Annales de l'université d'Abidjan, 1972, série I, tome I, PP 63-93; 1976, série I, tome IV, pp 35-60; Kipré P., 1989-Mémorial de la Côte-d'Ivoire. La Côte-d'Ivoire coloniale, tome II, p34).

tout en oeuvre pour ne pas favoriser l'essor économique du Libéria, au détriment de sa propre colonie. Le cadre juridique élaboré à cet effet à la fin du XIX^{ème} siècle a servi de base d'évolution de l'institution "krouman" durant la période coloniale

Les caractéristiques essentielles de l'institution krouman à l'époque coloniale

L'institution krouman de cette époque, à défaut de statistiques, ne peut s'appréhender que du strict point de vue qualitatif. Durant la majeure partie de la période coloniale, l'identification des Kroumen se faisait à l'aide de plaques de fer blanc numérotées que l'intéressé portait au cou. Cette méthode, en vigueur, selon Christine Behrens (1974) depuis au moins 1885, semble avoir été empruntée aux Négriers et aux esclavagistes américains qui traitaient les Noirs comme de véritables bêtes de somme. En 1926, cette méthode d'identification avait encore cours mais, outre le numéro on mentionnait le nom du porteur sur la plaque. Cette manière étrange d'immatriculation constitue, à notre sens, un indicateur du genre de traitement que subissaient les Kroumen sur les navires et dont rendent d'ailleurs compte les témoignages de certains anciens navigateurs : "Quand un navigateur tombait malade et qu'il mourait à bord du bateau, on enroulait son corps dans du percal blanc; ensuite on l'attachait solidement à l'aide d'une ficelle et il était enveloppé d'un drapeau tricolore français. Le corps ainsi attaché était plombé et le commandant de bord, après avoir prononcé un discours, ordonnait que le corps soit jeté à la mer. Quand il s'agissait d'un Européen, son corps était conservé jusqu'en France"⁷. Selon Anatole Aoulé, l'ex-cacatois de l'Adeline Delmas : "Premièrement, lorsqu'un Krouman tombait malade à bord on ne s'occupait pas de lui; deuxièmement, on dormait sous des bâches qu'on appelait les tô ; Troisièmement, pour se laver on nous verseait de l'eau dans des fûts en raison de dix personnes par fût; C'est seulement à midi qu'on ouvrait le robinet pour remplir les fûts afin qu'on puisse boire. Enfin, seuls les spécialistes (les cacatois, les patrons cales, les chefs panneau, les treuillistes et les mouillés) avaient droit au café et au beurre au petit déjeuner".

Autres faits, les registres et les cartes individuelles de kroumen apparaissent, selon toujours Christine Behrens, dans les années 1930. Deux raisons principales expliqueraient cette innovation. La première résiderait dans la détermination de l'autorité coloniale à mettre fin à l'anarchie qui, à défaut de registre et de carte, règne dans la profession. En effet, compte tenu de la discipline interne de la corporation, les abus de la part de certains cacatois (les chefs d'équipe ayant détenu le monopole du recrutement des Kroumen, jusqu'en 1985) étaient courants. "Une caractéristique encore plus remarquable, c'est que les Kroumen sont aussi les seuls Noirs non seulement "désireux de travailler" mais encore "s'organisant pour cela" se choisissant eux-mêmes un chef aux

⁷Ces propos ont été recueillis en juin 1994 à Lobakouya (village bakoué situé à 38 km de Sassandra), à Bassa et Goviadiou (villages néyau situés respectivement à 7 km et à 12 km de Sassandra).

ordres duquel ils travaillent sous la discipline la plus stricte" (Behrens Ch., 1974, p.11). La maîtrise de ce réseau d'attribution des cartes permettait également au commandant de cercle d'imposer un certain ordre. Ainsi, durant toute la période coloniale, le candidat-navigateur devait d'abord accomplir certaines tâches d'utilité publique (le travail forcé se trouvait quelque peu voilé par le biais du phénomène krouman) avant qu'on ne lui délivre la carte de travail.

La deuxième raison de l'innovation serait la crise économique et les difficultés qu'elle engendre ou accentue, notamment les conflits entre les autochtones et les étrangers dans l'exercice de cette profession. "Dans ce rude métier, la compétition est serrée, elle peut conduire à des bagarres sanglantes. L'une de ces échauffourées, qui se produisit en mars 1932 entre les Krou autochtones et les étrangers, causa dix morts et une trentaine de blessés"(Holas B., op.cit. p.41). Cette situation (malheureuse toutefois) suggère (à défaut de statistiques sur les origines ethno-géographiques des kroumen de cette période), que l'aire de recrutement s'est largement étendue au-delà des cercles de la côte ouest ivoirienne pour atteindre certains cercles de l'hinterland, comme celui de Man, par exemple. "Dès l'entre-deux guerres, l'étendue de l'aire de recrutement des kroumen s'est mise à déborder largement... la frange côtière Tabou-Sassandra à laquelle se limitait traditionnellement l'enrôlement de cette force de travail" (Schwartz Al., 1989, tome II, p.454).

L'une des caractéristiques du phénomène krouman, révélée par les résultats de nos enquêtes⁸ effectuées auprès d'une cinquantaine de retraités de la navigation dans la région de Sassandra, réside dans sa constance clanique. En effet, il ressort de ces enquêtes que 89,5% des navigateurs néyau avaient au moins un parent (oncle, cousin, frère) navigateur dans la famille. Certains, comme le cacatois Anatole Aoulé du village néyau de Goviadou, ont même eu des parents qui se sont installés en Gold Coast à la faveur des voyages à bord : "A l'âge de cinq ans, mon frère aîné a été confié à notre oncle qui vivait en Gold-coast où il naviguait sur les navires anglais. Il y a vécu durant une quarantaine d'années".

Les navigateurs Néyau actuellement retraités ont acquis la carte de Krouman, dans la majorité des cas, après la deuxième guerre mondiale. Ce constat appelle quelques commentaires.

⁸ Après avoir procédé au dépouillement de plus de cinq cents carnets de travail de Kroumen, il nous est paru opportun de réaliser une enquête qualitative auprès de certains anciens navigateurs vivant de nos jours dans leurs villages, pour la grande majorité, afin de voir leur situation matérielle après la navigation. Dans les villages néyau, presque toutes les personnes âgées de plus de 60 ans ont leurs cartes de navigateur et certains bénéficient même d'une pension de retraite.

A la suite de la suppression du travail obligatoire en 1946, les Africains se sont rués sur cette activité, qui de surcroît était plus rémunératrice que les emplois dans le secteur agro industriel, chose qui a d'ailleurs perduré jusqu'en 1980 : "1172 fcfa de salaire journalier de base dans l'activité de navigation, contre 555 francs dans le secteur agro industriel" (Schwartz Al., 1989, T.II, p.588). La facilité avec laquelle nous avons réussi à rassembler plus de cinq cents carnets de travail de Kroumen, exclusivement néyau, dans les "décombres" des archives du service des affaires maritimes de la mairie de Sassandra (ayant hérité de la gestion de ce secteur après la décentralisation intervenue en Côte-d'Ivoire en 1980), montre que cette communauté a été particulièrement touchée par cette activité. Ce fait est d'autant plus significatif que les registres et autres documents afférents à la gestion de la navigation n'ont pas été transférés à l'autorité nationale après l'accession du pays à l'Indépendance en 1960 (ceci est d'ailleurs valable pour beaucoup d'autres secteurs d'activité).

L'engouement des Africains pour l'institution krouman a été favorisé par l'administration elle-même qui en profitait pour contrôler et maîtriser le mouvement des personnes : Il suffisait de fournir des prestations de service sur un chantier public et être âgé d'au moins 18 ans pour obtenir, gratuitement, la carte de navigateur. Cette prospérité de l'activité maritime et surtout les évolutions socio-politiques intervenues après la deuxième guerre mondiale dans les colonies françaises, notamment "...la disparition des prestations obligatoires de travail sur l'ensemble des territoires coloniaux, le droit de circuler librement et la possibilité donnée aux nouveaux citoyens africains de s'associer et de pénétrer l'arène politique" (Chauveau J.P.; Léonard E. 1995, p.6) ont rendu caduques les textes élaborés à la fin du siècle dernier. L'arrêté du 28 avril 1954 définissant le nouveau cadre de fonctionnement de l'institution krouman, en même temps que celui du travail des "indigènes" d'une manière générale, se situe dans cette perspective.

La fin de la période coloniale a été marquée par un début d'organisation de la corporation attesté par la naissance en 1956 d'un syndicat, le SYNDIKROU à Tabou. Sassandra n'a pas connu une telle organisation et pourtant, on pourrait penser que l'existence d'organisations similaires comme l'Association des planteurs du Bas-Sassandra (APBS) et la Coopérative des Planteurs de Banane de Sassandra (COOPBASANDRA) constituait un catalyseur pour une telle action. Comment expliquer cette situation quelque peu paradoxale ? Le manque de culture ouvrière et la dispersion des Kroumen néyau seraient à l'origine de ce fait. En effet, contrairement aux kroumen de Tabou que leurs origines ethno-géographiques contraignaient à vivre concentrés (en grand nombre) dans des quartiers spécifiques de la ville, les autochtones néyau constituaient la majorité des navigateurs de Sassandra (ils ne subissaient donc aucune concurrence de la part des étrangers comme c'est le cas à Tabou) et vivaient dans leurs villages, dispersés le long du littoral, d'où ils pratiquaient la navigation, en fait, comme une activité d'appoint. Suivant les résultats de nos enquêtes, 98,2% des Kroumen Nényau

grand nombre) dans des quartiers spécifiques de la ville, les autochtones néyau constituaient la majorité des navigateurs de Sassandra (ils ne subissaient donc aucune concurrence de la part des étrangers comme c'est le cas à Tabou) et vivaient dans leurs villages, dispersés le long du littoral, d'où ils pratiquaient la navigation, en fait, comme une activité d'appoint. Suivant les résultats de nos enquêtes, 98,2% des Kroumen Néyau interrogés ont déclaré pratiquer la navigation comme activité secondaire, ce que corrobore la thèse formulée par Alfred Schwartz sur l'ensemble des Krou de la côte ouest ivoirienne: "Ce que les autochtones attendaient en effet de la création du port de San Pédro, c'était de pouvoir y pratiquer l'activité de manutention portuaire exactement de la même manière qu'ils pratiquaient jusque-là l'activité de navigation, c'est-à-dire comme une activité d'appoint-leur activité principale restant l'activité agricole-, donc par définition de façon discontinue" (Schwartz Al., 1989, p.593). Les navigateurs Néyau vivant donc dans leurs villages respectifs y accomplissaient des tâches d'ordre social (funérailles, rites d'initiation, cérémonies matrimoniales) qui les accaparaient suffisamment pour qu'ils puissent penser à une quelconque organisation professionnelle de défense d'intérêts corporatistes : les gains de la navigation étaient destinés à favoriser la reproduction sociale et biologique de la société néyau; il n'y avait donc aucune visée "carriériste". Un autre aspect du problème, c'est "l'obscurantisme" qui caractérisait les kroumen Néyau : ils étaient à 100% analphabètes (les lettrés ne firent leur apparition dans la corporation qu'à la faveur de la crise économique et sociale des années 1980).

La troisième période d'évolution de l'institution krouman débute à sassandra à partir de 1964 quand le dernier commandant de cercle cède son fauteuil à un sous-préfet ivoirien. Cette période postcoloniale se scinde en deux phases : la première qui part de 1964 et prend fin en 1980 est marquée par la tutelle de l'administration centrale représentée par la sous-préfecture de Sassandra. La deuxième phase, qui se poursuit d'ailleurs de nos jours, est celle de la gestion municipale de l'institution.

L'institution krouman sous la tutelle de l'administration centrale (1964-1980)

Comme dans plusieurs autres secteurs d'activités économiques, les méthodes de gestion de l'institution krouman héritées de la période coloniale n'ont pas subi de modifications majeures au cours de cette première phase. Toutefois, à la différence de la période précédente, il existe une documentation constituée de registres, de bordereaux d'embarquement et de carnets de travail des kroumen. Cette base documentaire a été suffisamment explorée par nos prédécesseurs, notamment Alfred Scwartz et Christine Behrens. Mais elle doit être enrichie par les témoignages de Kroumen ayant débuté leur

Deux facteurs influencent fondamentalement l'activité de navigation au cours de cette phase : les boms forestiers ivoiriens et gabonais et la demande du Gabon en main-d'oeuvre "krouman". En Côte-d'Ivoire, par exemple, la production de grumes qui s'élevait à 1.045.000 m³ (dont 823.000 destinés à l'exportation) en 1960, atteignait 4.961.000 m³ en 1980 après avoir culminé à 5.240.000 m³ (dont 3.254.000 exportés) en 1977¹⁰. Pendant ce temps, le Gabon, qui réalisait les mêmes performances dans ce domaine, pratiquait la politique de la "porte ouverte", contrairement à certains pays côtiers qui avaient "nationalisé"¹¹ la manutention portuaire, favorisant par voie de conséquence l'expansion du phénomène krouman sur la côte ouest ivoirienne de manière générale et à Sassandra en particulier. Il suffit de rappeler ces voyages de plusieurs mois, dénommés "opérations Gabon", pour situer l'importance du marché du travail gabonais dans l'évolution du phénomène. "Dans les années 1970, on avait ce qu'on appelait "opérations Gabon" quand les Kroumen embarquaient pour trois à six mois. Mais cela a pris fin depuis 1979"¹². En 1971, des 97 navires qui fréquentaient le port de Sassandra (le port ne sera effectivement transféré à San Pédro qu'en 1972) 25 y étaient "attachés" et embarquaient 2.444 Kroumen, distribuant par embarquement une masse salariale de 63 millions de francs cfa (Schwartz Al., 1989, T.II, p.453).

Trois structures interviennent dans la gestion de l'institution Krouman. D'abord les armateurs qui constituent les véritables employeurs du navigateur; ensuite la Sitram International Shipping Agencies (SISA) servant d'intermédiaire entre la compagnie maritime et la sous-préfecture gérant quotidiennement l'institution krouman. Le Krouman n'a, de ce fait, d'interlocuteur immédiat que cette administration locale, ce qui crée, d'ailleurs, d'énormes confusions dont tirent profit certains agents de l'administration et, par ricochet, les chefs d'équipe, notamment les cacatois. En effet, alors qu'officiellement la carte de travail ne devrait coûter que 100 fcfa au navigateur, celui-ci était astringé à d'autres contraintes qui l'aménaient à déboursier beaucoup plus d'argent. Selon Alfred Schwartz, "le montant du "droit" d'embarquement est proportionnel à l'importance de la grille de rémunération du poste convoité : en 1971, un poste de manoeuvre "coutait" 2000 frs cfa (payables pour moitié à l'embarquement, pour moitié au débarquement), un poste de mouillé 3000 francs, un poste de pointeur, treuilliste, chef-panneau ou patron-cale

¹⁰ République de Côte-d'Ivoire. Ministère de l'Agriculture et des Eaux et Forêts. Direction de la programmation et de la budgétisation et du contrôle de gestion.

Annuaire rétrospectif de statistiques agricoles et forestières 1900-1983, tome III, p.193.

¹¹ A ce propos, Alfred Schwartz notait en 1976 : Seul le Gabon permet encore à l'heure actuelle aux Kroumen de travailler dans ses rades : au lendemain des indépendances nationales, les autres pays de la côte ont successivement réservé la manutention portuaire à leurs propres ressortissants.

¹² Extrait du témoignage de Séri Anatole, responsable du bureau maritime de la mairie de Sassandra, octobre 1994.

4000 francs, un poste de "petit" cacatois se négociant de gré à gré" (Schwartz Al., 1989, T.II, p.459). Le chef cacatois, qui, à cette époque, était le seul responsable du recrutement du personnel navigant, pourrait être considéré comme l'unique responsable d'une telle pratique, mais compte tenu du fait que, lui aussi devrait en 1971, déboursier 200.000 francs cfa pour avoir la confirmation de sa nomination par l'armateur, les responsabilités devront alors être partagées.

L'amorce de la crise économique dans les pays forestiers vers la fin des années 1970 a irrémédiablement affecté le développement de la navigation à Sassandra. De 3.497.000 m³ de grumes exportés en 1973, la Côte-d'Ivoire n'exportait que 2.788.000 m³ en 1979 (Annuaire des statistiques agricoles et forestières, 1984, p.193). Cela s'est traduit par une diminution du nombre des navires embarquant les Kroumen de Sassandra, depuis le transfert du port, à partir de San Pédro et d'Abidjan. Le transfert (en soi) du port de Sassandra à San Pédro n'a pas véritablement influencé l'institution "krouman" de Sassandra. Les armateurs ont conservé leurs attaches, notamment à travers les cacatois de Sassandra qu'ils contactaient par télégrammes via les services de l'agence de la SISA à San Pédro. Ceci était valable jusqu'en 1980, date à laquelle l'institution passe sous la tutelle de la mairie de Sassandra qui va ouvrir une nouvelle page de l'histoire de la navigation.

L'institution "krouman" sous la tutelle de la mairie de Sassandra (1980 -1995)

La prise en main de l'institution par la mairie de Sassandra intervient à la suite de la politique de décentralisation conçue et orchestrée dès 1980 par le parti unique d'alors, à savoir le PDCI-RDA . Il s'agissait avant tout d'organiser des élections municipales, non plus à partir d'une liste arrêtée et imposée par le parti, mais fondées sur des candidatures différentes à l'intérieur du même parti, suite à quoi, l'Etat s'engageait à transférer certaines de ses prérogatives aux collectivités locales.

Les fondements de la gestion municipale de l'institution "krouman"

Depuis 1980 trois conseils municipaux se sont succédé à Sassandra mais la gestion de l'institution "krouman" n'a pas subi de changement majeur. Le premier conseil municipal, présidé par le député-maire Toussagnon Benoît, a hérité, en 1980, d'une institution en perte de vitesse. Les raisons sont de trois ordres. Premièrement, les pays côtiers dont le Gabon ont pris la ferme décision d'intéresser leurs ressortissants à cette activité qui s'avère tout de même fort rémunératrice, surtout en période de récession économique généralisée. Deuxièmement, les ressortissants de tous les pays côtiers s'adonnant désormais à la navigation, les armateurs n'avaient plus d'intérêt à employer un personnel navigant permanent. Troisièmement, étant donné le processus actuel de modernisation des navires, les armateurs ont de moins en moins besoin de Kroumen pour l'exécution des travaux de manutention.

Malgré cette situation de décadence quasi irréversible de l'institution, les Kroumen de Sassandra continuent de fonder tout leur espoir dans sa pérennité. De ce fait, les autorités municipales, soucieuses de conserver et de consolider leurs assises sociales, essaient, depuis plus d'une décennie, de réformer quelque peu la gestion de la navigation. A ce propos, on ne peut être plus clair que le député-maire Toussagnon dans une lettre adressée au directeur de la Société Navale Chargeurs Delmas Vieljeux (SNCDV) à Paris : "J'ai l'honneur ... de vous préciser certains points de la politique générale que nous menons en matière de navigation.

Les navires sont affectés non à des individus à titre personnel mais à des communautés villageoises ou régionales. C'est au sein de ces communautés que les cacatois sont choisis. Ils sont tenus d'embarquer le maximum de Kroumen ressortissant des communautés qu'ils représentent. C'est dire que si un cacatois a déjà un navire pour le compte d'une communauté aucun autre cacatois ressortissant de la même communauté ne peut prétendre en avoir un autre. Nous voulons, ce faisant, en cette période de grand chômage, faire une politique de justice sociale par une répartition équitable des postes d'emploi dans la sous-préfecture et la commune de Sassandra" (archives, bureau maritime de la mairie de Sassandra). Cette note inspire deux commentaires. Tout d'abord, il apparaît clairement que la navigation est désormais politisée et que les prérogatives des cacatois, ces "roitelets" de l'institution, sont fortement réduites. En second lieu, on constate que les autochtones Nélyau perdent le monopole sur le poste de cacatois. En effet, les dix cacatois en service à Sassandra en 1993 se répartissaient comme suit : 5 Nélyau, 2 Ivoiriens d'autres ethnies, 2 Maliens et 1 Burkinabé (archives, op.cit.). On peut alors s'interroger sur l'incidence de l'infiltration de l'institution "krouman" par des ressortissants étrangers.

Les conséquences d'une mainmise étrangère sur l'institution "krouman"

Cette espèce d'universalisation de l'institution transparait d'abord dans la composition ethnique des équipes de Kroumen se constituant désormais à partir de Sassandra. En effet, l'ethnie ou la nationalité du cacatois détermine la configuration humaine des équipages. Par exemple, sur 35 places qu'offrait en 1991 le navire M/S Hébé dont le cacatois est originaire du Mali, on dénombrait 25 étrangers (dont 21 Maliens) contre seulement 9 Ivoiriens. Il en était de même en 1984 sur le M/S Thésée "commandé" par le Malien Djibril Cissoko : 50 étrangers (dont 36 Maliens) contre seulement 4 Ivoiriens sur les 54 places disponibles (Archives, op.cit.). Toutefois, sur les navires dont les cacatois sont ivoiriens la démarcation ethnique semble moins prononcée. Sur le M/S Yolande Delmas de Ba Joseph (Ivoirien d'ethnie guéré) par exemple, les quinze places se répartissaient presque équitablement en 1993 : 8 pour les Ivoiriens et 7 pour les Etrangers. Il en va de même sur le M/S Nathalie Delmas du Nélyau, Blagnon François (9 Ivoiriens contre 12 étrangers) et sur le M/S Antée de l'Ivoirien Nabé

Michel (24 ivoiriens contre 30 étrangers). Cette situation, soulignons le, traduit moins un esprit d'équité qui animerait les cacatois ivoiriens que l'emprise des éléments étrangers sur l'institution. Les étrangers, commerçants d'une manière générale, usent de leur poids financier pour acquérir les places sur les bateaux. Ils ravissent même celles réservées aux Ivoiriens par le système des quotas institués par le maire Auguste Daubray (1985-1990). Ce système prévoyait une répartition des navires par village et par quartiers¹³. Les places disponibles sur les navires affectés aux quartiers étaient gérées par le comité de base du Pdc, jusqu'en avril 1990 (date du retour au multipartisme), lorsque cette gestion a été cédée au comité de la jeunesse communale qui, théoriquement, se veut apolitique. Selon le 3ème adjoint au maire de Sassandra, 60% des places reviennent aux jeunes des quartiers.

Dans les villages, le chef (aidé du responsable de la jeunesse) veille à la rotation des équipes de navigateurs. Sur le bateau affecté au village néyau de Bassa, par exemple, le village choisit 29 kroumen quand le cacatois et la mairie proposent respectivement 5 et 6 kroumen.

L'infiltration étrangère a conduit à l'aggravation des pratiques de corruption dans le milieu. Ainsi, selon des témoignages concordants de jeunes navigateurs ivoiriens, le "droit" d'embarquement perçu par les cacatois varie, depuis 1986, de 30.000 à 50.000 francs cfa en fonction de la durée des sorties et surtout de la distance des ports à visiter. La troisième conséquence de l'infiltration étrangère du phénomène krouman se situe dans l'inaccessibilité du poste de cacatois par les Néyau, car selon certains témoignages, il faut désormais déboursier près d'un million de francs cfa pour obtenir un bateau. A qui verse-t-on cette somme ? N'est-ce pas là d'ailleurs une invention des cacatois dans le but de légitimer leurs pratiques de racket que tout le monde dénonce ? Ces questions sont d'autant pertinentes que la SISA¹⁴ qui sert d'intermédiaire entre les armateurs et la mairie

¹³ Voici ce que nous a rapporté à ce sujet, Séri Anatole, le responsable du bureau maritime de la mairie de Sassandra en février 1995 : Le maire Auguste Daubray avait essayé de décentraliser le recrutement des Kroumen. Ainsi il a demandé aux comités de base du Pdc de procéder aux recrutements. Quand un bateau arrive, en fonction du nombre de places, les différents comités de quartiers recrutent les éléments qu'ils remettent au cacatois. C'était avant le multipartisme. Actuellement on confie la tâche de recrutement aux comités des jeunes des quartiers et non plus aux comités Pdc. Ces jeunes qui sont eux-mêmes des navigateurs et regroupés en associations apolitiques gèrent les affaires de la navigation. Le maire, en tant qu' élu, dispose d'un certain nombre de places sur les navires afin qu'il puisse faire face à des demandes émanant des électeurs lui présentant des cas sociaux. Mais le maire n'intervient pas dans les affaires des villages. Car ce sont les Vieux qui, selon leur expérience, gèrent la navigation au niveau du village.

¹⁴ Selon le chef d'agence de la SISA à San Pédro, il y a l'armateur qui désigne le cacatois de la région et la mairie qui étudie la situation. Par exemple, vous avez six navires de la DELMAS qui sont répartis

de Sassandra dans l'attribution des navires soutient qu'elle n'exige aucune caution financière aux cacatois qui sont sélectionnés par les armateurs. "Le cacatois ne verse pas de caution à la SISA pour obtenir un bateau. Ce poste est l'aboutissement d'un long processus. Le krouman commence jeune et vers la fin devient cacatois. Cela fait trente-six ans que je travaille avec les kroumen par conséquent je peux affirmer que le choix du cacatois provient exclusivement de l'armateur. Pour les jeunes navigateurs ivoiriens, il s'agit bien d'une invention des cacatois en vue de justifier leurs comportements. Écoutons à ce propos ce jeune navigateur de 36 ans : "La navigation est une profession où il n'existe pas de hiérarchie établie. Tout se passe selon le bon gré du cacatois. Quand on demande aux cacatois les raisons de leurs comportements, ils répondent toujours que pour avoir le bateau ils ont dû donner de l'argent à la SISA et par conséquent ils ne peuvent pas recruter les Kroumen sans contreparties financières. Mais tout cela n'est pas fondé dans la mesure où il n'est pas possible de vérifier leurs déclarations. Il s'agit d'un chantage pur et simple de la part des cacatois". Il faut toutefois reconnaître que l'inexistence d'une caution officielle ne suffit pas pour justifier l'absence de pratiques parallèles de corruption. On peut même émettre l'hypothèse que cette absence de caution légale crée un vide juridique dont profitent, non pas le chef d'agence lui-même, mais ses collaborateurs.

La mairie entreprend-elle des actions pour assainir cette activité qui, non seulement constitue une source de recettes pour la commune, mais dont dépend également la survie d'un grand nombre de contribuables ? Nos enquêtes montrent que la gestion de la mairie de Sassandra ne donne pas satisfaction, à telle enseigne que certains navigateurs, parmi lesquels des cacatois comme Anatole Aoulé de l'Adéline Delmas, membre de la commission paritaire de la société DELMAS, souhaitent même qu'on remette la gestion à la sous-préfecture : "J'ai demandé qu'on retire la navigation de la tutelle de la mairie pour la remettre à la sous-préfecture c'est-à-dire à l'administration générale comme par le passé. Je pense que quand la navigation était gérée par l'administration c'était mieux parce que le sous-préfet ne fait pas de campagne électorale et il n'est en poste que pour deux ou trois ans. Lorsque le sous-préfet recevait les télégrammes, il ne se posait pas de question et faisait appel au cacatois sélectionné par l'armateur. Mais ce n'est pas le cas avec la mairie : quand on leur dit de prendre Gabriel, ils disent non parce que celui là ne les a pas votés et ils font appel à un de leurs électeurs".

La mairie mérite-elle en fait une telle désapprobation ? En d'autres termes, Quels sont les éléments dans la gestion municipale de la navigation qui justifient une telle situation ?

Les raisons d'un désaveu

entre Tabou et Sassandra, trois pour le premier et trois pour le second. L'armateur affecte chaque navire à un cacatois et il appartient à la mairie d'approuver ou non ce choix.

L'institution d'une multitude de taxes serait peut-être à l'origine de l'attitude des navigateurs envers la mairie.

Premièrement, la mairie de Sassandra produit des cartes professionnelles qu'elle délivre aux navigateurs à raison de 750 francs cfa l'unité. Or, selon les navigateurs, la mairie n'est pas leur employeur par conséquent elle n'est pas habilitée à établir des cartes professionnelles. De plus la mairie ne considère pas les navigateurs comme ses agents salariés : "l'employeur c'est la compagnie de navigation, la mairie n'est qu'un intermédiaire" souligne le responsable du bureau maritime. Peut-on alors délivrer des cartes professionnelles à des gens qu'on n'emploie pas ?

Deuxièmement, la mairie a instauré une taxe de débarquement (en plus du droit que les kroumen paient aux cacatois à l'embarquement) qui consiste à faire verser une certaine somme d'argent (1er cacatois, 6000 frs; 2ème cacatois, 4000 frs, les autres kroumen, 2000 frs) au bureau maritime lors de la signature des cartes de travail. La mairie ne délivre aucune quittance attestant la destination, encore moins la légitimité d'une telle taxe. On pourrait peut-être supposer qu'il s'agit d'une taxe de gestion, mais alors, pourquoi ne délivre-t-on pas de reçu prouvant (théoriquement du moins) que l'argent va dans la caisse communale ?

Troisièmement, la mairie vend actuellement la carte de travail krouman à 6000 francs alors qu'elle ne valait que 250 francs sous la tutelle de l'administration générale, c'est-à-dire avant 1980, soit une augmentation de 2.300 % en quinze ans de gestion municipale. On pourrait justifier cette augmentation par le coût important de la fabrication des cartes. Mais ce qui s'explique difficilement c'est l'ardeur avec laquelle la mairie délivre les carnets de travail sans tenir compte des places disponibles sur les bateaux affectés à Sassandra. De 1979 à 1989 il a été délivré 3212 carnets de travail krouman dont 51 % à des étrangers. (source : archives, bureau maritime de la mairie de Sassandra) ;

Les motivations des autorités municipales dans cette opération de délivrance de cartes sont, à notre sens, d'ordre financier. En effet, la navigation constitue une source non négligeable de recettes pour des mairies aussi démunies comme celle de Sassandra. Les ressources financières mobilisées par la mairie à partir de la navigation s'élevaient à 5.900.000 francs en 1983; à 3.870.000 francs en 1987; à 3.024.300 francs en 1991; à 2.400.000 francs en 1992; à 1.248.000 francs en 1993 (archives, op.cit.). Malgré cette baisse progressive, les recettes issues de la navigation pourraient constituer une véritable bouffée d'oxygène si la collecte se faisait avec plus de transparence. Il aurait été, en effet, plus fluide et transparent de demander aux navigateurs d'effectuer tous les versements directement à la caisse de la mairie, comme cela se fait d'ailleurs pour toutes les autres recettes municipales.

Le projet de création d'un syndicat de kroumen (à l'image de ce qui existe à Tabou depuis 1956) soumis par un collectif de cacatois à l'agrément des autorités municipales et

la question des pensions de retraites constituent les points actuels de discordance entre la mairie de Sassandra et les navigateurs.

Les navigateurs de Sassandra accusent la mairie de faire obstacle à la création de leur syndicat. "On a créé le syndicat, les dossiers ont été déposés au ministère de l'intérieur, mais les responsables de la mairie ne sont pas d'accord avec cette initiative. Nous sommes convaincus que s'il y a un syndicat des navigateurs, ils ne pourront plus continuer à faire ce qu'ils font actuellement. Les maires de Tabou et de Sassandra ne sont pas intéressés par la présence d'un véritable syndicat". Pourquoi la mairie de Sassandra s'opposerait-elle à la création d'une organisation syndicale des Kroumen ? Donnons la parole au deuxième adjoint au maire de Sassandra : "Un syndicat ne peut exister que lorsqu'il y a un patron en face. Alors que dans le cas des Kroumen, le patron demeure bien l'armateur. Les gens qui veulent créer et diriger le syndicat ont l'ambition d'avoir la mainmise sur ce secteur afin d'en profiter, tout en étant à la retraite". Il apparaît donc clairement que les autorités municipales ne voient pas l'intérêt de la création d'un tel syndicat, qui pour eux ne serait qu'un instrument pour l'initiateur (notamment Anatole Aoulé, ex-cacatois de l'Adéline Delmas) de pérenniser ses relations dans la corporation. Les ambitions affichées par Anatole Aoulé¹⁵ donneraient raison, à première vue, aux responsables municipaux : Notre association serait le syndicat des navigateurs et marins de Côte-d'Ivoire (SYNAMACI) et regrouperait tous les navigateurs du Sud-ouest c'est-à-dire y compris les navigateurs de Tabou. Je serais le président du conseil d'administration et le secrétaire général serait de Tabou. Notre syndicat serait affilié à l'Union générale des travailleurs de Côte-d'Ivoire (UGTCI). Présentement, on n'attend que nos papiers soient signés. Les maires de Tabou et de Sassandra sont allés dire au ministre de l'intérieur de ne pas autoriser ce syndicat, car ils savent bien que lorsque nous aurons l'autorisation, ils auront des problèmes dans la mesure où ils font leur campagne électorale avec des promesses se rapportant à la navigation". Toutefois, le syndicat n'est qu'un prétexte, car en fait le conflit qui oppose Anatole Aoulé et les autorités municipales remonte à l'année 1985 quand l'équipe municipale présidée par Auguste Daubray a instauré le système des quotas. C'est ce qui ressort de l'entretien que m'a accordé le responsable du bureau maritime de la mairie de Sassandra : Durant la première municipalité présidée par Toussagnon Benoît, le recrutement était payant c'est-à-dire que les navigateurs versaient une certaine somme au cacatois qui les sélectionnait. Arrivé à la tête de la municipalité en 1985, le maire Auguste Daubray a interdit cette pratique pour instaurer le système de recrutement par quotas. C'est alors qu'il a demandé à Anatole Aoulé de prendre 19

¹⁵ Président de la commission spéciale de la navigation mise en place par le député-maire Toussagnon Benoît, Anatole Aoulé a été désigné, à ce titre, membre de la commission paritaire de la Delmas. En cette qualité, il était chargé de rendre compte à la compagnie des problèmes de tous les Kroumen de Côte-d'Ivoire naviguant sur les bateaux de la Delmas.

kroumen dans différents villages néyau (sur les 35 places disponibles sur son navire) et le reste serait laissé à son appréciation. Anatole a refusé de suivre cette initiative du maire. Voici ce qui est à l'origine du conflit qui oppose Anatole Aoulé à la mairie depuis 1985". Aussi intéressante qu'elle puisse paraître, cette initiative semble présenter des inconvénients, pour le cacatois surtout quand la mairie impose un certain nombre de Kroumen pour, dit-on, faire face aux cas sociaux. "Toutefois, le maire en tant que politicien demande deux ou trois places pour satisfaire ses amis". Cette intention de résoudre des cas sociaux perturbe le service sur le bateau, selon Anatole Aoulé : "Sur un bateau qui embarque cinquante personnes, le maire impose vingt cinq et le cacatois ne peut sélectionner que vingt quatre kroumen. Or, sur un bateau il doit avoir absolument trente spécialistes pour que le travail marche bien. Les 25 que donne la mairie ne sont pas en mesure d'accomplir correctement les tâches. Ceci retarde considérablement le travail : pour un travail qui se faisait habituellement en un jour on n'est contraint de le faire en trois jours. Pour protester contre de telles pratiques, les compagnies retirent leurs bateaux de Sassandra".

Certains cacatois lient la fréquence des délits sur les navires (vols de containers) au fait justement qu'on leur impose des gens dont ils ignorent la moralité. En effet, sur les navires "attachés" à Sassandra en 1993 on enregistrait 92 indésirables¹⁶, c'est-à-dire des kroumen qui, pour avoir commis des délits sur des navires gérés par la SISA, sont inscrits sur la liste rouge de cette compagnie : ils ne pourront plus embarquer sur un navire géré par la SISA. Grah Daniel, l'ex-cacatois de Véronique Delmas qui en a fait l'expérience en parle d'ailleurs avec amertume : "Lorsque le maire donne des gens et qu'ils commettent des dégâts sur le navire, il ne veut pas qu'on le signale au commandant. Et pourtant le cacatois est le seul à devoir répondre devant le capitaine du bateau". De nos enquêtes, il ressort que ce cacatois a été suspendu parce que des éléments de son équipe ont commis des dégâts sur le navire Véronique Delmas (l'intéressé n'a jamais fait allusion à cet épisode de sa carrière et attend toujours qu'on lui verse une pension).

Cet imbroglio suggère toutefois que l'institution krouman traverse une crise profonde qui se manifeste non seulement par la raréfaction des navires¹⁷ embarquant les kroumen, mais également par le "gel" des dossiers relatifs aux pensions de retraite des navigateurs. En effet, nos enquêtes révèlent que près de 90% des anciens navigateurs, ayant constitué des dossiers de pension, attendent toujours une suite. Ont-ils tous droit à une pension de retraite au même titre que tous les salariés de Côte-d'Ivoire ? Qui doit verser la pension aux retraités de la navigation ?

¹⁶ En 1993, il y avait sur la liste rouge de la SISA 313 navigateurs indésirables répartis comme suit : 92 à Sassandra; 21 à Abidjan et 200 à Tabou (source : Archives bureau maritime de la mairie de Sassandra).

¹⁷ Des dix navires "attachés" encore à Sassandra en 1990, il n'en restait que quatre en 1995.

Les kroumen sont employés par les compagnies de navigation qui leur versent des salaires¹⁸ sur lesquels sont précomptées des cotisations (1,60 frs par jour) au titre de la caisse de retraite. On peut donc émettre l'hypothèse que tous les Kroumen ont droit à une pension de retraite. Pourtant, certains n'arrivent pas à percevoir leur pension malgré de multiples démarches. Dans le village néyau de Bassa, par exemple, on a identifié près de quarante personnes ayant droit à la pension, mais il n'y a que quatre qui en bénéficient effectivement. A quel niveau se situe le blocage ? La question est d'autant pertinente que les procédures semblent très simples et connues de tous les intéressés. En effet, l'âge de la retraite est fixé à cinquante-cinq ans pour tous les navigateurs. A cet âge, la mairie délivre au Krouman un certificat de cessation de service avec lequel il se rend à la compagnie qui lui délivre un certificat de travail. Tout le dossier est ensuite déposé à la caisse nationale de prévoyance sociale (CNPS) à San Pédro. De nos investigations, il ressort néanmoins que les Kroumen étant en majorité des travailleurs temporaires, il n'est pas aisé de comptabiliser leurs cotisations. Nous formulons donc l'hypothèse que ceux qui ont pu avoir une pension ont été de ceux qu'on qualifie, dans la corporation, de "stabilisés"¹⁹.

Ce blocage peut être dû également à l'aggravation de la crise financière de la CNPS, situation au cours de laquelle la caisse avait du mal à assurer les prestations non pas seulement aux Kroumen mais à tous les retraités de Côte-d'Ivoire.

Enfin, il est fort probable que l'ignorance des navigateurs ne leur permet pas toujours de mieux appréhender les niveaux de blocage, car les kroumen ne sont pas les seuls à subir les tracasseries de la CNPS. Tous les retraités de Côte-d'Ivoire gérés par la caisse de prévoyance sociale suivent leurs dossiers durant plusieurs mois, voire même des années avant d'avoir gain de cause. Par conséquent, il faudrait que la CNPS aussi réduise le nombre de pièces à fournir (comme ce fut le cas, il y a trois ans, à l'administration générale) afin que les Kroumen puissent bénéficier effectivement de leurs pensions.

¹⁸ Les salaires journaliers des kroumen sont les suivants : 1er cacatois, 1889 frs; 2ème cacatois, 1767 frs; 3ème cacatois, 1722 frs; patron-cale, 1696 frs; treuilliste, 1672 frs; chef panneau, 1672 frs; pointeur, 1672 frs; cuisinier, 1571 frs; mouillé, 1571 frs; manoeuvre, 1394 frs. Sur ce salaire on prélève 1frs au titre de la caisse de solidarité; 1,60 frs pour la caisse de retraite et 1,20 francs comme impôt sur le salaire (source: Archives, bureau maritime de la mairie de Sassandra)

¹⁹ Les stabilisés sont les navigateurs qui sont "fidèles" à un seul bateau (sur un bateau de 40 kroumen on peut avoir 15 stabilisés, selon Anatole Aoulé) c'est-à-dire qu'ils n'embarquent pas sur d'autres bateaux parce qu'ils doivent absolument attendre "leurs" bateaux. Les stabilisés perçoivent des primes dites "primes d'attente". Il peuvent de ce fait être considérés comme de véritables salariés ayant un contrat de travail avec leur employeur c'est-à-dire la compagnie maritime.

des années avant d'avoir gain de cause. Par conséquent, il faudrait que la CNPS aussi réduise le nombre de pièces à fournir (comme ce fut le cas, il y a trois ans, à l'administration générale) afin que les Kroumen puissent bénéficier effectivement de leurs pensions.

En guise de conclusion : l'impact de l'institution krouman sur la société autochtone de Sassandra

La marque de la navigation sur la société autochtone de Sassandra est telle qu'aucun phénomène sociologique actuel ne saurait s'appréhender véritablement sans y faire allusion.

La navigation représente la toute première activité rémunératrice de l'histoire des Néyou. L'intérêt qu'ils ont manifesté pour cette sphère traduit la capacité d'adaptation et de discernement de la société néyou dans la mesure où cette activité n'a pas pu "étouffer" les autres activités antérieures de production, notamment l'agriculture.

En effet, l'agriculture n'a jamais été absente de la société néyou, car même les navigateurs la pratiquaient en attendant les bateaux. Nos enquêtes révèlent que tous les Néyou font de l'agriculture vivrière et que plus de 90% ont déclaré avoir une plantation de cultures pérennes (café et cacao). L'exemple du cacatois Grah Daniel est édifiant à ce propos : "Quand je suis à bord, mes femmes et mes enfants travaillent au champ. Par conséquent, j'ai pu créer 11 ha de café, 2 ha de cacao et 2 ha de palmier à huile. C'est grâce à mes plantations que j'ai pu nourrir ma famille et scolariser mes enfants dont certains sont aujourd'hui à l'université". Mieux les revenus de la navigation sont utilement investis dans l'agriculture dès que cette dernière s'avère rémunératrice.

La navigation constitue également une véritable école d'endurance (vue la pénibilité des travaux sur les navires) et de formation professionnelle. On n'y apprend des métiers comme la conduite de grue (gruttier anciennement appelé treuilliste), de cuisinier, de planton et même de délégué syndical.

Le retard accusé par la région de Sassandra dans la mise en oeuvre de l'économie de plantation en Côte-d'Ivoire depuis la période coloniale, résulte essentiellement de son enclavement géographique. Les évolutions récentes des infrastructures routières, notamment la voie dite "côtière" et l'engouement des autochtones de Sassandra pour des cultures comme le café, le cacao, le palmier à huile, devenues compétitives depuis la dévaluation du franc cfa, montrent (une fois encore) la capacité d'adaptation de cette société.

L'activité de navigation a, certes, provoqué des perturbations dans le processus de reproduction biologique de la société autochtone (expatriations temporaires pouvant durer parfois plus de 6 mois), mais les données ne permettent pas de soutenir valablement cette thèse. La moyenne d'enfants chez des navigateurs "de carrière" que nous avons enquêtés est de sept. Grah Daniel, l'ex-cacatois de Véronique Delmas a eu 17 enfants avec ses trois

villes côtières. "Dans les villes comme Cotonou, Douala et Lagos, par exemple, où le bateau passe quelquefois six jours, on nous donne de l'argent pour nos sorties car il est impossible à un homme de rester tant de jours à bord"²⁰. A terre aussi, les navigateurs se distinguent par une certaine frivolité compte tenu de leur infidélité conjugale. 77,2% de notre échantillon a eu plus de deux femmes. Les cacatois se démarquent particulièrement en la matière²¹. De tels comportements sexuels entraînent la propagation des maladies sexuellement transmissibles susceptibles de perturber la santé de la reproduction. Parmi les causes d'inaptitude relevées dans les carnets de travail Krouman (les visites médicales sont obligatoires à chaque embarquement), les MST, notamment la gonococcie et le chancre mou occupent une place de choix : Sur 49 cas d'inaptitude, 18 étaient dûs aux MST (14 fois pour le chancre mou), 8 à la tension artérielle et 6 à la lèpre (archives, bureau maritime de la mairie de Sassandra).

On peut émettre l'hypothèse opposée selon laquelle la navigation permet aux kroumen de mieux se soigner (ils sont les seuls à avoir accès aux soins médicaux garantis par les compagnies maritimes qui les emploient) et d'entretenir leurs progénitures (grâce aux revenus ponctuels que leur procure la navigation).

Les Kroumen de Sassandra ont-ils conscience de l'extinction imminente du "phénomène" ?

Les recompositions en cours dans les différents groupes socio-économiques de la région (regain d'intérêt pour le travail de la terre de la part des autochtones, nouvelles perspectives d'offres d'emplois salariés par les complexes agro-industriels et les scieries, tentatives de reconquête de l'activité de pêche artisanale par les autochtones), constituent des signes avant-coureurs d'une reconversion économique, "en douceur", des autochtones. C'est d'ailleurs ce qui ressort de l'entretien que nous a accordé le 4 août 1995 le chef du bureau maritime de la mairie de Sassandra : "Constatant la rareté des bateaux (seulement 4 bateaux en 1995 contre 9 en 1986) les jeunes ivoiriens dont les

²⁰ Extrait de l'entretien que nous a accordé, en juin 1993, monsieur Koukoua Babo Denis navigateur né en 1922 et actuellement à la retraite. D'ethnie néyau, il vit à sassandra même, au quartier nanakrou et exploite une plantation de citron à Siapao situé à 7km de la ville. C'est d'ailleurs dans son campement qu'il nous a reçu.

²¹ Anatole Aoulé, par exemple, a été marié à l'âge de vingt ans par son père; En 1956, il a lui même pris une deuxième femme. Ensuite, trois autres femmes sont venues s'y ajouter. Mais elles sont toutes parties. C'est seulement en 1988 qu'il a épousé sa femme actuelle. De toutes ses différentes femmes, Aoulé Anatole a eu 12 enfants dont l'aîné, victime d'un accident de la circulation, est mort à trente ans. Quant au cacatois Véda Nado du village néyau de Batébré, il était à sa deuxième épouse quand je l'ai rencontré en 1994.

autochtones néyau se livrent au petit commerce (kiosque à café, maquis-buvettes et vente de bois de chauffe)"²².

Toutefois (et comme pour tout phénomène social émergent), il faudrait que les autorités tant municipales qu'étatiques créent des conditions appropriées (possibilités adaptées de crédits, assistance technique, facilités d'écouler les produits, formation à l'emploi) pour que toutes ces tendances puissent se consolider.

Références bibliographiques

Chauveau J.-P. et Léonard E., 1995 -Les déterminants historiques de la diffusion de la cacaoculture et des fronts pionniers en Côte-d'Ivoire, in *Bulletin du GIDIS-CI*, n°11, 1995, pp 66-94.

Schwartz Al., 1993 -Sous-peuplement et développement dans le sud-ouest de la Côte-d'Ivoire. Cinq siècles d'histoire économique et sociale. ORSTOM, col. Etudes et Thèses, Paris, 490p.

Schwartz Al., 1989 -Du Sassandra au Cavally : Une anthropologie du sous-peuplement . L'opération San Pédro et le développement du sud-ouest ivoirien. Thèse d'Etat de l'université de Paris V, 737p.

Massing A., 1980 -The economic anthropology of the kru (west Africa) Franz Steiner Verlag GMBH. Wiesbaden, 281p.

Kipré P., 1989- La Côte-d'Ivoire coloniale. Mémorial de la Côte-d'Ivoire, T.II, Edition AMI, 303p.

Holas B., 1980 -Traditions Krou, Fernand Nathan, Paris, 573p.

Schwartz Al., 1976 -La problématique de la main-d'oeuvre dans le sud-ouest ivoirien et le projet de pâte à papier. Bilan et perspective. Orstom, centre de petit bassin, Abidjan, 58p.

Annales de l'université nationale d'Abidjan, série I, Tome IV, 1976, pp.87-103.

Berhens Ch., 1974 -Les régions littorales. Les Kroumen de la côte occidentale, *Travaux et Documents de géographie tropicale*, n°18, CEGET et CNRS, Paris, 243p.

Annales de l'université d'Abidjan, série I, Tome I, 1972, pp.63-93.

Arrêté du 28 avril 1954 portant détermination des règles générale d'emploi des "Kroumen", Journal Officiel de la Côte-d'Ivoire (JOI), 1954.

Thomann G., 1906 -Cercle de Sassandra. Notices coloniales à l'occasion de l'exposition coloniale de Marseille, édition Crét., Paris, 761p.

Mission Hostains-d'Ollone 1898-1900. De la Côte-d'Ivoire au Soudan et à la Guinée, Paris, Hachette et cie, 1901, 313p.

²²On peut citer les cas de messieurs Assi Adépo (maquis-buvette); Grah Gnawa Durant (maquis et chambres de passage); Kagba Francis (kiosque à café); Dablé Casimir (buvette).

Arrêté au sujet de l'embarquement des Kroumen, JOCI. 1900 et 1901.

Circulaire se rapportant à l'arrêté du 10 janvier 1894 réglementant le recrutement des Kroumen, JOCI 1900.

Arrêté diminuant la taxe des travailleurs indigènes. JOCI 1897-1898.

Arrêté du 20 janvier 1894 réglementant le recrutement des Kroumen. JOCI, 1894.