

LAPLAN
no. 2

IDRC-Lib- 15375
IDL- 1547

04472



André Laplante

un système traditionnel
d'échange de journées
de travail :
les convois marie-galantais

ARCHIV
LAPLAN
no. 2

centre de recherches caraïbes

FONDS ST-JACQUES STE-MARIE MARTINIQUE

331(729)
A1
no. 1
université de montréal



DEPOT LEGAL, 2ème TRIMESTRE 1972 - BIBLIOTHEQUE NATIONALE DU QUEBEC
Tous droits de reproduction, d'adaptation ou de traduction réservés
Copyright Centre de recherches caraïbes de l'Université de Montréal
1972

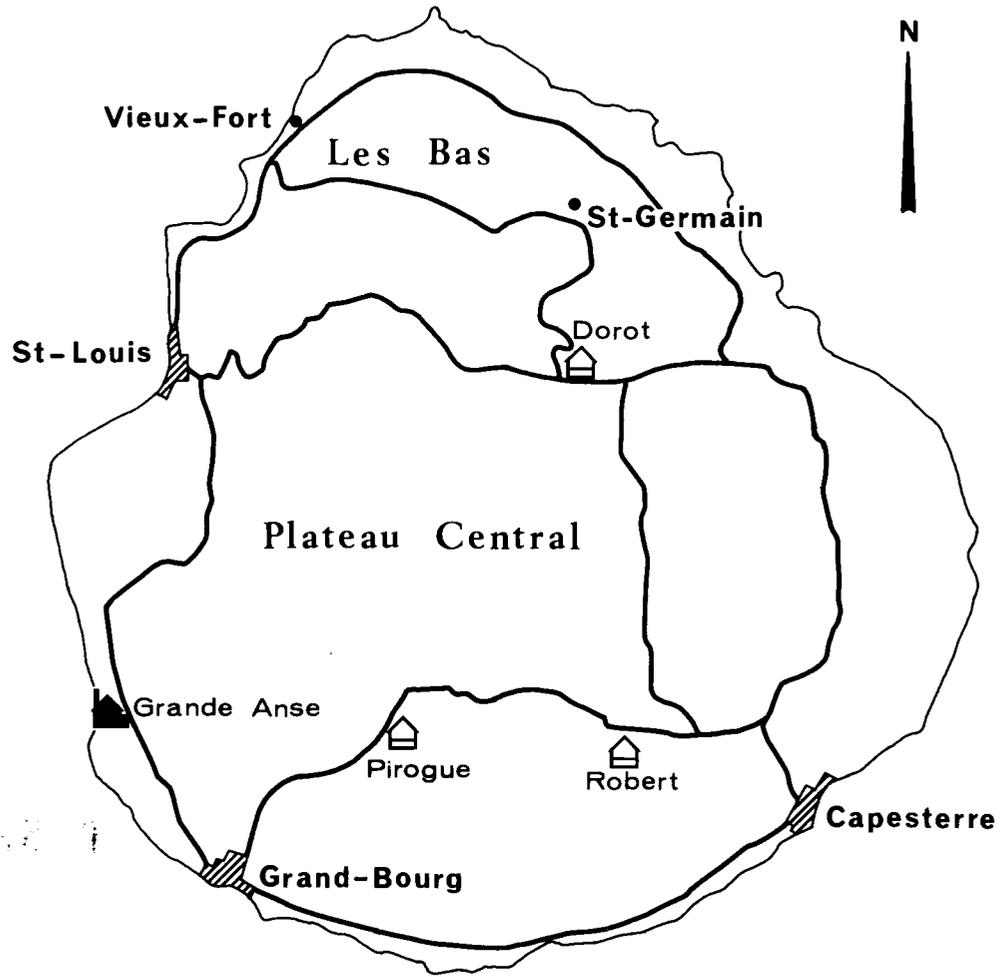
CENTRE DE RECHERCHES CARAÏBES

UN SYSTÈME TRADITIONNEL D'ÉCHANGE
DE JOURNÉES DE TRAVAIL :
LES CONVOIS MARIE - GALANTAIS

015826

centre de recherches caraïbes

MARIE-GALANTE



-  usine en activité
-  usine fermée

0 km 4

Depuis longtemps déjà on sait qu'il existe au sein de certaines populations rurales des Antilles des réseaux d'entraide fondés sur l'échange de journées de travail. Herskovits, dans ses premières monographies, décrit ces systèmes d'échange à Haïti (Herskovits, 1937). D'autres auteurs ont mentionné en passant l'existence de ces coutumes au Brésil et à Cuba. Plus récemment enfin, Wolf analysait des phénomènes analogues dans une communauté rurale de Puerto Rico (Steward, 1956).

Que de tels systèmes d'entraide se retrouvent à Marie-Galante et un peu partout aux Antilles n'a rien d'étonnant. Il s'en trouve de semblables dans bon nombre de sociétés paysannes aux quatre coins du monde. On pourrait s'étonner par contre du peu d'attention accordée par les ethnologues aux échanges et aux groupes de travail antillais. Certains auteurs ont constaté le fait des échanges et se sont contentés d'en énoncer le principe. D'autres sont allés plus loin, mais bien souvent dans le seul but d'étayer une théorie. Généralement, les informations recueillies sont sommaires.

Malheureusement, ces systèmes d'entraide ont disparu dans bien des régions par suite de l'introduction des nouvelles techniques agricoles. Il serait encore temps de se demander, toutefois, si leur meilleure connaissance n'eût pas permis de mieux comprendre certains aspects des sociétés afro-américaines. Au sein de communautés fortement intégrées (nous pensons en particulier aux communautés indigènes des Andes), les échanges de journées de travail peuvent ne

constituer qu'un aspect bien secondaire de l'organisation sociale et économique. Dans des communautés aussi faiblement intégrées que celles des campagnes antillaises, dans des communautés ne disposant souvent d'aucune structure communautaire formelle, les échanges de "journées", s'ils atteignent un volume considérable, peuvent devenir un facteur essentiel d'intégration sociale, et un thème dominant de la vie économique.

C'est du moins ce qui semble arriver dans le cas d'une région peu peuplée de l'île de Marie-Galante, que nous avons pu étudier, la région des Bas, et plus précisément les lieux-dits de St-Germain, de Mayolette et de Fadat. Cette région, la plus isolée et la plus traditionaliste de l'île est marquée par l'importance des groupes de travail et des "échanges de journées" auxquels a été consacrée cette enquête.

Les méthodes utilisées pendant l'enquête n'ont rien de très original: le plus souvent possible, nous avons participé activement aux groupes de travail qui se formaient dans la région des Bas. Parallèlement à ces activités d'observation participante, qui nous ont permis de glaner la plupart de nos renseignements sur les techniques agricoles et sur les groupes de travail, nous menions une enquête ethnographique générale auprès des habitants des vingt-trois maisonnées de St-Germain, Mayolette et Fadat: nous avons effectué un recensement, quelques généalogies, une vingtaine d'auto-biographies, et un grand nombre d'entrevues semi-dirigées sur les aspects les plus divers du système culturel.

x

Dans cette région, les groupes de travail et les échanges de journées jouent un rôle de premier plan non seulement

dans la vie économique, mais aussi dans de multiples secteurs de la vie sociale. Les caractéristiques des groupes de travail dépendent profondément de la technologie locale, des structures parentales ainsi que des croyances cosmologiques. Ces groupes de travail manifestent souvent le statut social de ceux qui y participent; ils constituent une des seules occasions d'activités et de réjouissances collectives organisées. En plus d'être profondément insérés dans la vie socio-économique, et justement parce qu'ils le sont, ils apparaissent comme des "révélateurs" de la culture marie-galantaise, et ils révèlent une foule d'informations sur les coutumes alimentaires, les statuts respectifs de l'homme et de la femme, la musique, les techniques du corps, la vision du monde, la socialisation des enfants, etc...

Montrer cette insertion des groupes de travail dans la vie de cette population marie-galantaise et l'importance de leurs fonctions sociales, est le premier but de cet ouvrage. Par l'ethnographie du convoi, c'est-à-dire, la description des groupes de travail, de leur fonctionnement, de leur genèse, on s'attachera à montrer comment ceux-ci se trouvent reliés aux divers éléments de la culture marie-galantaise (technologie, économie, etc...).

I. MARIE-GALANTE, LA RÉGION DES BAS ET SES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Comme tant d'autres îles antillaises, Marie - Galante adopta très tôt la culture de la canne à sucre. Vers 1655, des planteurs hollandais, chassés du Brésil, y introduisirent les techniques de la sucrerie. En quelques décennies, les

moulins à sucre se multiplièrent et le nombre d'esclaves augmenta considérablement. Dès lors, et jusqu'à nos jours, l'histoire de Marie - Galante est marquée par une série de crises et de catastrophes. C'est l'histoire de toutes les îles sucrières. Là comme ailleurs aux Antilles, l'économie du sucre n'a survécu qu'à travers une longue suite de guerres, de faillites et de révoltes.

Et pourtant, Marie-Galante se distingue, à deux points de vue, de toutes les autres îles de l'archipel. Il semble, tout d'abord, que les contradictions inhérentes au système sucrier s'y soient manifestées à un degré extrême. Les massacres britanniques y furent plus désastreux qu'ailleurs. La vie politique marie-galantaise s'avéra toujours particulièrement houleuse (alors que la Guadeloupe restait royaliste en 1792, Marie-Galante s'engageait dans une politique résolument jacobine; des luttes sanglantes entre factions rivales suivirent la libération des esclaves). Les centaines de moulins en ruines qui parsèment la campagne semblent témoigner d'une ancienne prospérité. En fait, celle-ci fut bien peu fréquente. Les planteurs marie-galantais tentèrent vainement bien des innovations, mais tout au long de l'histoire marie-galantaise, l'archaïque et le nouveau, l'ingénieux et l'irrationnel se mêlent d'étrange façon. Les ruines prestigieuses qu'on peut encore admirer ne rappellent en réalité que de retentissants échecs. Vers 1930, les journaux guadeloupéens parlaient de "l'île qui meurt". Les transformations techniques furent lentes et tardives. Le premier camion ne fut introduit qu'en 1948. Vers 1950, une seule route carrossable reliait les trois bourgs de l'île. Malgré tout, en 1966, Marie-Galante dispose de la plus moderne des usines à sucre de l'archipel guadeloupéen.

D'autre part Marie-Galante, île circulaire, n'a qu'un diamètre d'environ 14 kilomètres et une superficie de 150km²,

et peu d'îles de si faible étendue ont pu maintenir, du 17^e siècle jusqu'à nos jours, une économie fondée principalement sur la canne à sucre.

Le territoire marie-galantais se subdivise en deux unités morphologiques bien distinctes: un plateau septentrional (les Bas) et un plateau calcaire surélevé par rapport au premier (les Hauts), flanqué de plaines marginales. Le plateau des Hauts, avec ses riches terroirs, et les plaines côtières (où se trouvent les trois seuls villages, l'usine sucrière, ainsi que la totalité des services administratifs) constituent les deux zones les plus importantes de l'île. La population rurale de ces deux zones atteint une densité comparable à celle de Grande-Terre de Guadeloupe. Toute autre est la situation des Bas. Cette région, où nous avons mené notre enquête, occupe à peu près un cinquième de la superficie totale. Neuf cents seulement des dix huit mille habitants de Marie-Galante y vivent, ce qui représente un important décalage de densité (Les Bas: 30 hab/km²; Marie-Galante:112 hab/km²). Ce décalage se comprend d'ailleurs facilement lorsqu'on sait que la région des Bas reçoit beaucoup moins de précipitations que les deux régions précédentes et qu'une grande partie des terres qui s'y trouvent sont, de ce fait, impropres à la culture sucrière.

LES BAS, RÉGION MARGINALE

Cette région semble avoir toujours été marginale. Le métissage y est presque inapparent; les cases en "gaulette" sont encore en majorité; une bonne proportion de la population ne parle et ne comprend que le créole; l'agriculture par écobuage est systématiquement pratiquée pour la production des vivres; les produits vivriers ne sont pas écoulés sur les marchés des bourgs, mais consommés par les producteurs eux-mêmes, ou échangés sur place sans opérations monétaires.

Il y a dix ans à peine, aucune route carrossable ne reliait les Bas au reste de l'île; la culture de la canne à sucre reposait entièrement sur des techniques traditionnelles; l'équipement agricole était fabriqué et entretenu par des artisans locaux. Des charrettes à boeufs assuraient le transport de la canne jusqu'à la distillerie de Dorot et les paysans pouvaient ainsi vendre leur récolte sans quitter la région. Bien des choses ont changé depuis.

La distillerie a fermé ses portes. Une route fut ouverte pour permettre l'acheminement des cannes vers l'usine Grand'Anse (désormais la seule usine de l'île). St-Louis, le chef-lieu de la commune devint un pôle de plus en plus important; la majorité des habitants des Bas s'y rendent maintenant plus d'une fois par semaine, et nombre de familles s'y sont construit une case. Si on ajoute à cela les innovations techniques introduites depuis peu par les services agricoles du département, on peut supposer que les quelques particularités de la région s'atténueront dans un proche avenir.

QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DE LA STRUCTURE FONCIÈRE DE LA RÉGION DES BAS

La population des Bas est surtout installée sur la côte caraïbe entre Vieux-Fort et St-Louis, ainsi qu'au sud-est du plateau, aux lieux-dits de St-Germain, Mayolette et Fadat. Ces lieux-dits, ou "sections", semblent correspondre à d'anciens domaines familiaux indivis. On trouve sur chacune de ces "sections" une certaine concentration de familles portant le même patronyme. Quelques habitants affirment même que les terres de St-Germain appartiennent aux N... ou celles de Fadat aux M... En fait, personne sur les Bas ne peut préciser les limites exactes de ces "sections" et on admet

généralement que la situation foncière est très confuse: les noms des sections se réfèrent à des zones d'habitat sans frontières précises plutôt qu'à des divisions foncières ou administratives actuelles.

Comme dans les autres régions rurales de l'île, les zones de grande et de petite propriété alternent. Comme ailleurs, les cases s'éparpillent surtout dans les zones de petite propriété, à faible distance des routes. A l'instar de nombreux cultivateurs marie-galantais, les paysans des Bas sont pour la plupart colons et propriétaires tout à la fois; certains ne disposent que de quelques ares sur la propriété familiale, suffisant tout juste pour construire une case et pour entretenir un petit jardin et travaillent presque uniquement sur des terres qui ne leur appartiennent pas, à titre de colons partiaires. D'autres partagent leur temps à peu près également entre leurs propres terres et des terres de colonat. Enfin, quelques rares privilégiés disposent d'une propriété adéquate.

Le travail du paysan des Bas se partage inégalement entre la culture de la canne et celle des vivres. Ces deux secteurs d'activité agricole se distinguent par l'emploi d'une technologie différente, et constituent les deux pôles opposés de la vie économique.

La canne à sucre, seule denrée commerciale, occupe plus de 85% des surfaces cultivées, dans les "fonds" humides et sur les plateaux fertiles qui bordent la "barre de l'île". Les outils dont se servent les paysans des Bas pour la culture de la canne diffèrent beaucoup des techniques et des principes de la culture vivrière. La charrue, le char à boeuf, les engrais, le camion apparaissent comme les éléments matériels importants du complexe technique sucrier; néanmoins, ils n'en constituent pas l'essentiel. Les tech-

niques de la canne à sucre se caractérisent surtout par leur relative rationalité et par une flexibilité remarquable. Depuis l'implantation de la canne à sucre à Marie-Galante, ces techniques n'ont cessé d'évoluer et de s'adapter aux conditions changeantes de la technologie européenne.

Il n'en va pas de même dans le secteur des cultures vivrières. Les paysans des Bas cultivent une gamme considérable de plantes comestibles: ignames (une quinzaine de variétés), pois d'angole, "pois z'yeux noir", malanga, manioc, patate douce, courges diverses, maïs, etc... A ces denrées, qui constituent l'essentiel du menu quotidien, avec le riz et l'huile, il faut ajouter un nombre aussi impressionnant de fruits (noix de coco, bananes, oranges, citrons, seize variétés de mangues, goyaves, sapotilles, fruits à pain, par une grande simplicité de l'outillage et par des tendances traditionnalistes marquées. La houe et le coutelas permettent de réaliser la presque totalité des opérations agricoles vivrières: parfois, le char à boeuf intervient, et rarement, la charrue. L'écobuage (agriculture sur brûlis) apparaît comme la technique dominante de l'agriculture vivrière et permet de produire la plus grande partie des denrées d'alimentation. Seuls le manioc, la patate douce, le maïs et certaines variétés peu courantes de pois, sont plantés en terre labourée (généralement en association avec la canne à sucre).

Autant les techniques de la canne à sucre sont changeantes, autant les techniques vivrières semblent "fossili-

sées". Malgré les avis des conseillers agricoles, les paysans des Bas refusent d'utiliser les engrais et les herbicides dans la culture des vivres, exactement comme ils refusent d'ailleurs de nourrir les volailles à la moulée "purina" ou de faire boire les bovins comme il se devrait. Le calendrier des activités vivrières dépend en grande partie des phases lunaires et on tient compte dans ces cultures d'un bon nombre de préceptes tout à fait étrangers aux réalités de l'agriculture moderne, (ainsi voit-on des femmes insulter et battre violemment les arbres qui ne fournissent pas suffisamment de fruits). Ces comportements, ces principes et ces attitudes ne se retrouvent jamais dans les activités relatives à la culture sucrière.

LES TRAVAUX SECONDAIRES DES PAYSANS DES BAS

En terminant cette trop sommaire description des activités agricoles sur les Bas, il nous semble important de signaler l'existence de métiers para-agricoles. Bien que tous les adultes des Bas s'occupent principalement d'agriculture un bon nombre possèdent un ou plusieurs métiers qu'ils exercent à temps partiel. Charrons, forgerons, menuisiers, chaudronniers, maçons, bouchers, boutiquiers, boulangers, chauffeurs, sont nombreux parmi les neuf cents habitants des Bas. Il faudrait d'ailleurs ajouter à cette liste de métiers une série d'activités secondaires dont le statut est moins reconnu mais qui n'en restent pas moins importantes (sorciers, sages-femmes, musiciens, "vétérinaires", etc...). Au fil des années, certains métiers gagnent en importance et d'autres perdent la plupart de leurs fonctions. Ces derniers temps, les maçons ont pratiquement supplanté les menuisiers; l'ouverture de la route, en incitant les paysans à se débarrasser de leurs chevaux, a enlevé au forgeron une de ses dernières tâches. Dans l'ensemble, l'importance relative de ces multiples métiers,

leur naissance, leur disparition, dépendent des innovations techniques introduites par la métropole.

LES SPHÈRES D'ÉCHANGES ÉCONOMIQUES

Par leur histoire, leurs caractéristiques sociales, et certaines de leurs activités économiques, les agriculteurs des Bas ressemblent beaucoup plus à des prolétaires qu'à des paysans. On trouve chez eux peu des traits spécifiques aux communautés paysannes; la famille n'y est pas stable, la vie sexuelle paraît très permissive, on chercherait en vain une "mystique" de la terre ou un antagonisme avec la ville. A cela, rien d'étonnant: la population des Bas a été formée au creuset du capitalisme naissant et appartient à une des plus anciennes sociétés industrielles d'Occident.

Et pourtant, il ne faut pas trop vite conclure que cette population constitue un prolétariat rural typique. A la fois petits propriétaires et colons, producteurs vivriers et ouvriers ruraux, paysans et prolétaires, les agriculteurs des Bas ne se classent pas facilement. Il est un point, tout au moins, où la population des Bas se distingue radicalement de tout prolétariat rural: son système économique, dans son ensemble, n'est pas monétaire et mercantile. La monnaie n'est pas un médium universel d'échange et nombre de biens et de services parmi les plus importants ne sont pas monnayables.

Même si la loi permet la vente et l'achat des terrains, l'héritage, l'échange et la donation demeurent en pratique les seuls moyens d'obtenir ceux-ci. Les normes traditionnelles interdisent la vente des maisons. Les produits vivriers locaux ne se vendent ni ne s'achètent. Enfin, la main-d'oeuvre agricole ne se paie jamais. Le don constitue le seul mode d'échange des vivres, et le travail agricole ne peut s'obtenir que par une remise équivalente de travail agricole.

On peut en fait distinguer dans l'économie "multicentrique" des Bas plusieurs sphères d'échange imperméables, englobant chacune un certain nombre de biens et de services, et chacune régie par des principes économiques différents. La sphère mercantile apparaît d'emblée comme la plus importante. Elle englobe tous les biens et services monnayables: canne à sucre, services professionnels des charrons, bouchers, et d'autres spécialistes, certains produits alimentaires importés, le mobilier, les bovins, les outils, de même que tout autre produit fabriqué à l'extérieur de la région. Les transactions qui s'effectuent à l'intérieur de cette sphère sont toujours clairement mercantiles, les partenaires y recherchent un certain profit et le statut social de chacun influence très peu les modalités de la transaction.

Une autre sphère se trouve constituée par l'ensemble des produits vivriers locaux. Bien qu'ils soient relativement fréquents, les échanges de fruits, de racines et de légumes ne donnent jamais lieu à une transaction monétaire. Ici la seule forme d'échange est le don. Régulièrement, les femmes des Bas se donnent mutuellement des produits vivriers. Souvent aussi, les passants s'arrêtent à une case et demandent, sans aucune formalité, à emporter des fruits ou quelque autre produit alimentaire: la politesse exige que la maîtresse de séance réponde immédiatement aux désirs du quémendeur. La plupart des arbres fruitiers sont d'ailleurs considérés comme propriété collective par les habitants des Bas. Les transactions qui s'inscrivent dans cette sphère se trouvent régies par un principe de vague réciprocité, de réciprocité à long terme et elles ne donnent jamais lieu à des considérations de profit.

Un principe analogue domine les échanges de la troisième sphère dont nous parlerons, celle du travail agricole. Le travail agricole se réalise souvent en groupe. Lorsqu'un ha-

bitant désire un surplus de main-d'oeuvre pour mener à bonne fin une tâche quelconque, il demande la contribution de ses voisins ou de ses amis, mais jamais il n'engage de main-d'oeuvre salariée. La seule monnaie qui permette d'obtenir le travail d'un concitoyen, c'est le travail. Le travail ne s'échange ni contre de l'argent ni contre aucun autre bien ou service. Et, comme dans la sphère d'échange des vivres, le souci du profit semble absent des transactions. Les principes qui régissent celles-ci paraissent toutefois un peu plus complexes. Si un habitant fournit à un voisin une faible contribution de travail (quelques heures), il ne doit pas s'attendre à ce qu'on lui remette sa contribution. Ce "coup de main", apparaît comme un don pur et simple; il est basé, à l'instar du don des vivres, sur un principe de réciprocité à long terme. D'autre part, si cet habitant travaille chez son voisin pendant une journée ou plus, ce dernier devra lui remettre un travail d'une durée égale. Les transactions de main-d'oeuvre de cette catégorie, les transactions dites de "convoi", sont réglementées par un principe de stricte réciprocité, principe qui se manifeste dans une foule de modalités et dans un rituel parfois fort complexe. C'est l'étude de ces transactions, de leurs fondements culturels, des groupes ainsi que des tâches qu'elles suscitent, qui est l'objet de ce travail.

On ne doit toutefois pas oublier que même si le don constitue un important mode d'échange économique et même si la main-d'oeuvre n'est pas monnayable, l'économie des Bas est profondément intégrée à l'économie monétaire marie-galantaise et guadeloupéenne.

II. TÂCHES AGRICOLES ET ÉQUIPES DE TRAVAIL

Que les membres d'une équipe de travail soient salariés, qu'ils oeuvrent dans un système d'échange de journées, ou

qu'ils s'adonnent bénévolement à la réalisation d'une tâche, les structures de leur équipe seront très semblables, en raison de la nature même de la tâche et des techniques. Ce chapitre présente donc les groupes de travail marie-galantais dans la perspective la plus concrète possible, à partir des travaux qu'ils réalisent. Ce faisant, nous pourrons peut-être découvrir comment certaines situations technologiques provoquent la formation des convois.

Certaines tâches, certaines techniques nécessitent la coopération de plusieurs travailleurs. D'autres, au contraire, se prêtent mieux au travail individuel: personne n'oserait recruter des "convoyeurs" pour planter des pois d'Angole, pour boucaner un jardin ou pour récolter des ignames. On trouve normal, par contre, qu'un voisin invite des camarades pour sarcler ou pour déboiser le flanc d'un morne, tandis que les labours s'effectuent toujours en groupe. D'autres activités, telle l'ouverture d'une "habituée"¹, donnent toujours lieu à l'organisation d'un convoi. Enfin, divers travaux s'accomplissent indifféremment, seul, en famille ou en convoi: sarclage, récolte de la canne à sucre, creusage des poquets destinés à l'ensemencement des tubercules, ou arrimage du bois à charbon.

LES PRINCIPAUX GROUPES DE TRAVAIL

1. Le convoi de labour

Le labour est considéré comme la plus délicate et la plus complexe des opérations agricoles. Lui seul implique une telle mobilisation de matériel. L'équipe de labour est toujours composée de trois individus: le propriétaire de la

¹ Défrichement.

charrue, qui fournit généralement un des trois boeufs, ainsi que deux individus qui fournissent chacun un boeuf. Au cours de l'opération, le propriétaire de la charrue "tient le manche" et "commande" au "boeuf d'arrière" alors que les deux autres individus dirigent respectivement le travail du "boeuf de mitan" et du "boeuf d'avant". Ces trois animaux ont été dressés pour effectuer le travail précis qu'on leur assigne. Un boeuf de mitan est souvent incapable d'occuper la position d'arrière, et vice versa. Pour cette raison, en invitant le convoyeur à participer au labour, on précise toujours la spécialité du boeuf qui devra l'accompagner.

Le convoi de labour est le plus brillant des convois. Seul ce type de convoi s'accompagne régulièrement d'un attroupement de spectateurs qui ne participent au travail qu'en chantant et en plaisantant. Non seulement ces spectateurs sont tolérés, mais encore sont-ils choyés par le maître du convoi (le propriétaire du champ) qui leur offre à boire et à manger. Il existe des chants de labour, ou plutôt un type de chants propres au convoi de labour. Souvent l'hôte doit fournir à ses invités deux repas au lieu d'un, même si la durée du convoi n'excède pas la durée d'autres types de convoi. Bref, aucun convoi ne ressemble autant à une fête que le convoi de labour.

2. Le convoi de 'bitué'

Presque toutes les cultures vivrières des Bas sont faites à flanc de morne, dans un terrain rocailleux et parfois fortement incliné, par écobuage (culture sur brûlis). Des deux phases impliquées dans la préparation du terrain, déboisement et mise à feu des résidus, seule la première requiert l'organisation d'un convoi.

Le convoi de déboisement, ou de "bitué", se compare à un assaut. Les membres du convoi, armés de leur coutelas, s'attaquent aux halliers du pied du morne. Parfois, le groupe (dont les effectifs peuvent se situer entre deux et plusieurs dizaines d'individus) se scinde en deux factions concurrentes. Lorsque le travail atteint un certain niveau d'intensité, les chants fusent, le rythme s'accélère, de part et d'autre des solistes se répondent et le duel de la meilleure improvisation s'ajoute au duel du plus grand effort. Contrairement à ce qui se passe lors d'un convoi de labour, personne ne donne des ordres, pas même le maître du convoi. Le convoyeur ajuste son activité au rythme collectif sans qu'il soit nécessaire de le diriger.

A intervalles réguliers, le maître du convoi doit fournir à ses invités de généreuses rations de rhum. Il arrive aussi qu'il leur fasse servir un repas par sa compagne. Quand l'opération est terminée, chacun rentre chez soi; quelques jours plus tard, sept jours au maximum, la compagne ou l'épouse du maître du convoi devra "boucaner" le champ (c'est-à-dire brûler les résidus non utilisables du déboisement).

3. Le convoi pour creuser les poquets d'ignames

La préparation d'une plantation d'ignames ou de "malanga" n'est pas une tâche difficile. Au moyen d'une houe, l'agriculteur creuse dans son champ des poquets d'environ un pied de profondeur; pendant ce temps, sa compagne découpe en morceaux de gros tubercules ("grosses mamans") et dépose un morceau dans chaque poquet. L'opération est plus simple, moins exigeante, que la plantation des cannes à sucre. Celle-ci s'effectue pourtant en famille, tandis que souvent, la culture des tubercules se fait avec l'aide d'un convoi.

Ce type de convoi ne ressemble guère aux convois de labour et de "bituê". Le travail étant moins exigeant que dans les deux cas précédents, le groupe paraît moins actif et moins enjoué. Les effectifs ne dépassent jamais huit individus. D'autre part, il s'agit d'un convoi mixte, où l'on constate toujours la présence d'au moins une femme. Mais surtout ce convoi est organisé en fonction du calendrier lunaire: les ignames et les malangas doivent être plantés trois jours avant la pleine lune pour pousser normalement. Aussi organise-t-on ce convoi à certaines dates précises, uniquement pour profiter d'un "doucou" (phase lunaire) favorable.

4. Le convoi de sarclage

Sans qu'il s'agisse d'une règle générale, le sarclage de la canne à sucre et des cultures vivrières fait souvent l'objet d'un convoi.

Le sarclage des champs de canne à sucre donne lieu à un convoi d'hommes, regroupant parfois jusqu'à vingt cinq convoyeurs. A l'occasion, et surtout si les convoyeurs sont proches parents, on admettra que les épouses ou les concubines de ceux-ci participent à la besogne. Par contre, les convois qu'on organise pour le sarclage des cultures vivrières sont toujours des convois de femmes à participation restreinte. Mises à part ces distinctions, les convois de sarclage, qu'il s'agisse de vivres ou de canne à sucre, se ressemblent beaucoup.

Ces convois sont relativement mornes; on ne chante pas à l'occasion d'un convoi de sarclage. Parfois on échange des commérages et des blagues; bien souvent, le travail s'effectue en silence. A ce sujet, quelques informateurs nous ont suggéré qu'il y avait une relation entre l'outil utilisé au

cours d'un convoi et l'ambiance de ce convoi. Le sabre est un instrument qui invite à la compétition et à l'allégresse: parce qu'on utilise le sabre, les convois de "bitué" et les convois de récolte de la canne à sucre sont des convois "rythmés". Au contraire, la houe, qu'on utilise dans les convois "pour fouiller trou z'ignames" et dans les convois de sarclage, inviterait au calme et au silence.

5. Le convoi de récolte de la canne à sucre

La récolte de la canne à sucre, qui dure de janvier à juillet, s'effectue selon les méthodes qu'on utilise un peu partout aux Antilles françaises, et, dans l'ensemble des Antilles, sur les plantations de type traditionnel. Les hommes coupent à l'aide d'un coutelas les cannes que les femmes ramassent, regroupent par paquets de douze, et lient avec des feuilles de canne. Périodiquement, les hommes cessent de couper pour charger les paquets sur une charrette et pour aller décharger celle-ci au bord de la route principale.

Il semble qu'autrefois la récolte se faisait surtout en famille. A la suite d'un changement récent des normes de récolte imposé par l'usine Grand'Anse¹, les convois de récolte sont devenus de plus en plus fréquents. Ces convois, très compétitifs et passablement enjoués, sont toujours mixtes. Comme dans des convois de labour et de bitué, on y sert en général un repas, et le maître du convoi doit fournir à ses invités autant de rhum qu'ils en désirent. Les convois de récolte de la canne à sucre, relativement rares au cours des premiers mois de la récolte, tendent à se multiplier pendant les semaines qui précèdent la fermeture de l'usine.

¹ Voir page 62.

6. Le convoi pour "monter les fours à charbon"

Le charbon de bois est un sous-produit important de l'agriculture par écobuage: les résidus du déboisement dont le sol est jonché servent à la fabrication du charbon de bois. Immédiatement après un convoi de "bitué", le propriétaire du champ ramasse les résidus utilisables et les transporte en un lieu favorable à l'érection du four à charbon. Quelques jours plus tard, il invitera ses voisins à lui donner un coup de main pour monter son four.

Après avoir creusé une fosse peu profonde d'environ cinq mètres de longueur et de deux à trois mètres de largeur, les convoyeurs alignent au fond de la fosse, dans le sens de la longueur, un certain nombre de gros billots (billots de contrevent). Sur cette structure élémentaire, ils empilent, transversalement, les branches et les autres résidus du déboisement (bois de campêche); ils recouvrent enfin le tout d'une bonne quantité de paille et de terre noire, et ils construisent autour du four une paroi de roches calcaires. Après la mise à feu, le propriétaire du four devra attendre de trois à sept jours pour récupérer le produit final.

Ce type de convoi, à l'instar des convois qu'on organise pour fabriquer la farine-manioc, ou pour extraire le sirop de canne à sucre, occupe une place à part dans l'ensemble des groupes de travail marie-galantais: ils se déroulent toujours en dehors des heures régulières de travail, ils ne durent que quelques heures et on n'y sert jamais de repas. Nous verrons plus loin que des règles de coopération tout à fait spéciales ont cours dans ces divers convois.

7. Le convoi de spécialistes

Il reste à décrire une catégorie de groupes de travail dont le statut de "convoi" semble pour le moins problématique.

que: il s'agit des convois de "spécialistes". Lorsque les habitants des Bas construisent une maison, lorsqu'ils font de la boucherie ou lorsqu'ils réparent leur charrette, ils doivent faire appel à un menuisier, à un boucher ou à un charron. Mais pour prêter main forte au spécialiste qu'ils engagent, ils invitent, dans presque tous les cas, un certain nombre d'amis et de parents. Le groupe de travail qui en résulte ressemble extérieurement à n'importe quel convoi; il s'en différencie toutefois par quelques particularités. A l'inverse de ce qui se passe dans un convoi au sens strict du terme, le maître du convoi n'est pas celui qui reçoit le service, mais plutôt le spécialiste engagé et payé par celui-ci. De plus, les convoyeurs (presque tous proches parents) ne doivent pas s'attendre à ce que leur travail leur soit remis selon une stricte réciprocité. Ces deux caractéristiques, ajoutées à la courte durée du travail et au fait qu'on ne serve aucun repas pendant l'opération, font en sorte que ces groupes de travail sont plus souvent de simples "coups de main" que des convois.

Il existe trois types de "convois de spécialistes". Un individu peut engager un spécialiste et inviter de proches parents pour prêter main forte à celui-ci, ainsi qu'on vient de le voir. Un spécialiste peut inviter lui-même des amis non-spécialistes pour l'assister dans une tâche "professionnelle"; ainsi, périodiquement les charpentiers et les charrons organisent des groupes de travail pour abattre les arbres et pour fabriquer des planches (convois pour scier le bois en long). Dans ce dernier cas, on parle rarement de "convoi", l'unité d'échange n'étant pas la journée de travail, mais plutôt une certaine quantité de travail manuel contre un éventuel service professionnel, ou contre un salaire.

En troisième lieu, un spécialiste peut faire appel à ses collègues de même spécialité pour l'aider à réaliser une oeu-

vre professionnelle délicate. C'est le cas des charrons qui se réunissent pour la confection d'une roue de charrette; des charrons viennent aider un confrère et leur contribution est gratuite (en sous-entendant toutefois que leur collègue leur rendra la pareille dans une occasion analogue). Ce troisième type de groupe de travail, comme les deux précédents, se caractérise par sa courte durée, et par son absence à peu près totale de rituel et de règle de réciprocité stricte.

TECHNOLOGIE ET CONVOI

Il n'est pas question, à cette étape de l'étude, d'établir des rapports systématiques entre la technologie et les particularités de certains convois mais d'établir à partir de données l'existence d'un lien entre les facteurs technologiques et le développement de "groupes de travail": la situation technologique suscite le travail en groupe, ou, au contraire, l'empêche. On peut se demander quelle est la nature de ce lien, quels sont les caractères spécifiques des opérations qui suscitent toujours un convoi, et quelles sont les opérations qui n'en suscitent que rarement ou jamais. On peut se demander aussi quelles motivations non-technologiques entrent en ligne de compte dans la formation des groupes de travail.

1. Les tâches qui suscitent toujours un convoi

Seuls les travaux qui nécessitent l'intervention de plusieurs individus du même sexe, en raison des techniques et des outils utilisés, s'effectuent toujours en convoi (au sens large du terme).

Certains travaux (plantation des tubercules, récolte de la canne) exigent la collaboration d'un homme et d'une femme, et par ce fait, ils ne s'effectuent pas toujours en convoi; souvent un couple, ou une famille, s'occupent de ces tâches sans faire appel à une main-d'oeuvre extra-familiale. Seuls les labours, les opérations de boucherie, la construction des cases en gaulette, la fabrication des "planches" et la confection des roues de charrettes exigent l'intervention simultanée de plusieurs individus du même sexe. Toutes ces opérations s'accomplissent à travers un groupe de travail; bien qu'une seule d'entre elles suscite un véritable convoi (le labour), toutes les autres nécessitent la formation d'équipes. Dans tous ces cas, la relation entre les caractéristiques techniques et la formation d'un groupe est évidente.

2. Les tâches qui ne s'effectuent jamais en convoi

Les tâches qui, en raison des techniques utilisées, se prêtent au travail individuel, et qui exigent moins de deux heures consécutives de travail avec un individu, ne s'effectuent jamais en convoi.

Si on organisait un convoi pour les exécuter les inconvénients dépasseraient de beaucoup les avantages, et ce, du strict point de vue de l'efficacité technique. La récolte des ignames, du manioc ou du maïs peut s'effectuer individuellement, à l'aide d'outils manuels, ou même sans outil. Cette récolte ne se fait pas en une seule fois, mais au gré des besoins domestiques quotidiens ou hebdomadaires. Pour la plupart, les tâches domestiques (lessive, cuisine, etc...) sont aussi des tâches brèves, dont la réalisation serait perturbée si elles s'effectuaient en groupe. Il en va de même de l'entretien du bétail et de la basse-cour.

Les cas précédents sont simples: certaines tâches s'effectuent toujours en convoi parce qu'elles ne peuvent s'effectuer individuellement et parce que les prescriptions traditionnelles relatives à la division du travail par sexe interdisent qu'elles s'effectuent en famille ou par couple, d'autres ne s'exécutent jamais en groupe de travail, parce qu'une intervention collective non seulement serait inutile, et coûteuse, mais dans bien des cas le choix est ouvert et ces tâches s'effectuent tantôt en convoi, tantôt individuellement.

3. Les tâches devant s'exécuter en un laps de temps limité

Les opérations qui doivent se terminer en un certain laps de temps, et qui impliquent un volume de travail égal ou légèrement inférieur à ce qu'un individu peut fournir dans ce laps de temps, s'effectuent presque toujours en convoi, même si les techniques utilisées se prêtent au travail individuel. Ce n'est en fait le cas que pour la récolte de la canne à sucre. Le "bon de coupe" que l'usine remet à l'agriculteur y spécifie la quantité de canne à sucre qu'il doit récolter et les délais dans lesquels doit se faire la livraison. Or, depuis quelques années, la quantité exigée dans la région des Bas, correspond à peu près à ce que l'agriculteur isolé peut récolter dans les délais spécifiés. Souvent, il arrive qu'un travailleur solitaire doive allonger considérablement sa journée de travail pour respecter les normes. Dans ces conditions, l'organisation d'un groupe de travail constitue un avantage évident: pour l'agriculteur, il minimise le risque d'enfreindre les normes de l'usine, et de perdre ainsi une partie de sa récolte, tout en permettant de récolter la quantité commandée sans allonger la journée de travail.

Effectivement les convois de récolte de la canne étaient beaucoup moins fréquents lorsque les habitants des Bas pou-

vaient livrer leurs cannes, charrette par charrette, à l'usine de Dorot; depuis qu'il faut acheminer la récolte en camion vers l'usine de Grand'Anse, il est nécessaire de couper au moins cinq fois plus de cannes dans les mêmes délais. Et depuis lors, le nombre de convois a considérablement augmenté. De plus, les convois de récolte se multiplient dans les semaines qui précèdent la fermeture de l'usine. Bon nombre d'agriculteurs prennent du retard, et le volume de travail individuel exigé est beaucoup trop grand pour le temps disponible; le convoi ne constitue plus seulement une assurance contre le risque d'enfreindre les normes, mais bien une nécessité sans laquelle une partie de la récolte se perdrait irrémédiablement. Pour cette raison, ceux qui n'ont pas le temps de terminer leurs coupes avant la fermeture de l'usine, mobilisent tous ceux qui ont déjà terminé les leurs.

4. Les tâches qui favorisent la compétition

Certaines tâches qui favorisent une compétition inter-individuelle s'effectuent souvent en convoi, même si techniquement elles se prêtent au travail individuel. Tel semble le cas de deux travaux: le déboisement et la récolte de la canne à sucre. Nous avons vu que les deux convois où l'on utilisait le coutelas étaient plus enjoués et plus compétitifs que les autres convois. Il se pourrait fort bien que dans ces conditions, le rendement de chaque convoyeur soit accru par le travail collectif. On peut penser que la conscience de l'efficacité supérieure du travail collectif constitue une motivation suffisante pour susciter la formation d'un convoi.

X

D'autres convois ne semblent pas suscités par des impératifs technologiques. Le sarclage, la mise en terre des tu-

bercules, l'érection du four à charbon, l'extraction du sirop de canne à sucre et quelques autres opérations, ne semblent pas favoriser le travail en groupe. Elles ne suscitent pas la compétition; techniquement, elles se prêtent au travail individuel; elles ne doivent pas s'effectuer dans un laps de temps minimum (toutes ces tâches peuvent être fragmentées). On ne voit pas l'avantage technique qu'apporte leur réalisation collective et il nous faut chercher ailleurs les raisons qui poussent le paysan des Bas à organiser ces convois.

5. Tâches agricoles et phases lunaires

Les opérations qui doivent s'accomplir en tenant compte des "doucou " (phases lunaires) s'effectuent souvent en convoi, même si aucun laps de temps minimum n'est techniquement nécessaire à la réussite de l'ouvrage, et même si les techniques utilisées se prêtent au travail individuel.

La plantation des ignames et du maïs, l'abattage des arbres et la construction des cases doivent s'effectuer en tenant compte des "doucou ". Parmi ces tâches, certaines exigent l'organisation d'un convoi en raison des techniques utilisées (c'est le cas de l'abattage des arbres et de la construction des cases). Mais les autres requièrent la formation d'un convoi, pour des raisons strictement idéologiques.

Aux yeux des Marie-Galantais de la région des Bas, les phases lunaires ont en effet une influence cruciale sur le monde matériel et sur les êtres vivants¹.

¹ Voir: A. Laplante "L'univers marie-galantais".

Parmi les tâches qui suscitent un convoi, et qui techniquement ne se prêtent pas au travail collectif, au moins deux sont rigoureusement "programmées" par les "doucou": il s'agit de la plantation des ignames et de l'ensemencement du maïs. On doit planter les ignames trois jours après la pleine lune. Pour le maïs, il n'existe qu'un seul doucou favorable: le solstice d'hiver (24 décembre). Dans les deux cas, l'organisation d'un convoi vise formellement à profiter du doucou, à planter le maximum de plantes possible à l'intérieur des limites chronologiques les plus favorables. Et cet impératif suffit à justifier l'organisation de convois.

6. Le cas du sarclage et des convois "inutiles"

Cette opération se prête bien au travail solitaire; elle ne suscite aucune compétition; nous avons pu constater à plusieurs reprises que le travailleur isolé sarclait au même rythme que le convoyeur. S'il existe une différence d'efficacité entre les deux modes de travail, cette différence serait due sans doute à l'avantage du travail solitaire. Le travailleur qui sarcle seul s'arrête moins souvent pour blaguer et pour boire. D'autre part, les travaux de sarclage s'effectuent sans aucune considération des "doucou". Dans ces conditions, comment expliquer la formation des convois de sarclage?

Plusieurs facteurs peuvent entrer en ligne de compte. On peut supposer que ces convois remplissent une fonction d'information; lors d'un convoi, on se renseigne sur les dernières activités des voisins, on échange des commérages, on élabore ensemble des projets, on liquide certaines querelles. Dans la vie du paysan des Bas, le convoi constitue probablement la principale occasion de tenir à jour l'image qu'il se fait de la vie communautaire. En second lieu, le convoi per-

met au paysan de raffermir ses liens de voisinage. Avec les fêtes communales, le convoi est la seule institution qui oblige l'individu à créer des relations prolongées avec des paysans qui n'entretiennent avec lui aucun lien de parenté. A ce titre, il joue peut-être un important rôle d'intégration communautaire. Il se pourrait aussi qu'on organisât des convois "inutiles" sur le plan de l'efficacité technique, dans le seul but de permettre à certains individus de remettre de vieilles dettes de travail, mais nous n'avons pu vérifier cette dernière supposition. Enfin, le simple plaisir de travailler ensemble pourrait justifier la formation de certains convois.

Si, pour expliquer l'existence des convois de sarclage, il nous faut faire appel à l'un ou l'autre de ces facteurs, nous devons aussi admettre que ceux-ci peuvent entrer en ligne de compte dans la formation de tous les convois. Affirmer alors que certains convois ne remplissent que des fonctions d'efficacité technologique serait de bien courte vue, et certains facteurs non technologiques contribuent à susciter tous les convois, même si des raisons techniques ou des croyances rendent inévitable ou très avantageuse l'organisation de la majorité des convois.

III. LES FORMES DE COOPÉRATION: DOMAINE, CONVOI RÉGLÉ, CONVOI DÉRÉGLÉ, SOCIÉTÉ.

Nous avons fait jusqu'ici abstraction des règles de coopération qui régissent le travail en convoi, pour ne décrire les convois qu'en fonction des tâches qu'ils réalisent. En fait, l'opération agricole qui suscite l'organisation d'un convoi ne constitue pas le seul critère distinctif de ce convoi. Les règles de coopération qu'on y respecte ont aussi une grande importance.

Il existe en effet plusieurs formules d'échange de travail: les termes "convoi réglé", "convoi dérégulé", "domaine" et "société" se réfèrent à ces diverses formules, et impliquent autant de formes différentes de coopération. A chaque formule correspondent des règles de recrutement particulières, des formes de contrat, et des normes distinctes d'hospitalité.

LE DOMAINE

Le domaine est la moins usitée et la plus marginale de ces formules. C'est la seule qui permette à un individu d'obtenir un surcroît de main-d'oeuvre sans devoir remettre à chacun de ses invités l'équivalent du travail qu'il en reçoit. Le système des convois repose sur un principe de stricte réciprocité. Le domaine constitue l'unique accroc à ce principe de base (ou plutôt l'unique accroc systématique).

Traditionnellement, trois "opérations" justifient la convocation d'un domaine:

- 1^o- "L'arrimage" du bois à charbon: mise en place des gaulettes et des billots qui servent à la fabrication du charbon de bois; construction du four à charbon lui-même.
- 2^o- La construction d'une case.
- 3^o- La fabrication du sirop de canne à sucre (usage domestique).

Ces trois opérations ont une importante caractéristique commune: elles se déroulent habituellement au cours des heures qui suivent la journée normale de travail (ou le dimanche). Pour cette raison, l'individu qui organise un domaine ne demande jamais à ses invités d'empiéter sur leur journée de travail.

Le domaine est le plus improvisé des groupes de travail. L'organisateur peut inviter ses voisins à n'importe quel moment, sans avoir à respecter un délai quelconque. Le plus souvent, d'ailleurs, il suffit d'avertir une ou deux personnes qui se chargeront de faire circuler la nouvelle. Il n'est pas nécessaire d'être invité pour se joindre à un domaine. Il n'est pas nécessaire non plus de fournir une explication pour s'en retirer.

La formule du domaine est de moins en moins utilisée à St-Germain, sauf peut-être pour la construction des cases. Mentionnons en passant que la participation aux domaines suscite parfois des querelles. Une prestation de travail, quelles que soient les circonstances devrait être remise le plus tôt possible, et pour cette raison certains informateurs nous ont parlé du domaine comme d'une institution assez douteuse.

CONVOIS RÉGLÉS ET CONVOIS DÉRÉGLÉS

Tous les membres d'un convoi ne sont pas nécessairement liés les uns aux autres par une entente collective. Pour qu'il y ait convoi, il suffit qu'un seul des participants se soit entendu avec chacun des convoyeurs et que ceux-ci viennent lui prêter main forte. Dans ces circonstances, le "maître du convoi" acquiert une dette de travail envers chacun de ses invités, et non pas envers l'ensemble. C'est aussi avec chacun de ses débiteurs qu'il devra négocier les modalités de la remise de travail.

D'autre part, plusieurs individus peuvent décider de former un groupe de travail et de faire durer ce groupe aussi longtemps qu'il le faudra pour que chacun des participants reçoive une égale quantité de travail. Par exemple, si quatre individus s'entendent pour former un tel groupe, chaque jour

ces quatre individus travailleront ensemble dans le champ d'un des participants: au bout de quatre jours, c'est-à-dire au terme de la "tournée", chacun des quatre convoyeurs aura profité du convoi pendant une journée. Chacun aura donné trois journées de travail et en aura reçu autant. Ces deux méthodes sont désignées respectivement par les termes: "convoi réglé" et "convoi dérégulé".

Contrairement au convoi réglé qui repose sur une série d'alliances individuelles entre l'organisateur du convoi et chacun des convoyeurs, le convoi dérégulé résulte d'une entente collective entre plusieurs individus. On comprendra que ces deux types d'arrangement se traduisent par un grand nombre de différences au niveau de l'organisation du travail et des normes de coopération.

Un paysan qui opte pour la méthode du "convoi réglé" devra inviter personnellement tous ses convoyeurs en prenant soin de respecter certaines convenances. Ainsi, il faudra qu'il recrute ses hommes au plus tôt sept jours, et au plus tard trois jours avant la date du convoi. On s'attendra aussi à ce qu'il communique à chacun de ses invités la liste des individus qui ont accepté, ou qui éventuellement accepteront de participer à l'opération. La préparation d'un convoi dérégulé n'implique aucune règle de ce genre. Des individus, le plus souvent des amis de longue date ou des proches voisins, conviennent tout simplement de se grouper pour une ou plusieurs "tournées". Le recrutement des convoyeurs n'est pas laissé à l'initiative d'un individu. Si, d'aventure, un des convoyeurs désire introduire dans le groupe une autre personne, il doit consulter ses compères. Seul l'assentiment général permettra à ce nouveau convoyeur de s'intégrer au groupe. Encore ne pourra-t-il le faire qu'au tout début d'une "tournée".

La durée d'un convoi réglé se calcule en "journée". Celle d'un convoi dérégulé en "tournée". Un convoi réglé peut durer plusieurs jours, mais chaque jour la composition du groupe est susceptible de changer. Les alliances de travail contractées par le "maître du convoi" avec chacun de ses invités ne sont pas nécessairement identiques; un convoyeur peut fournir une journée, un autre deux journées, et ainsi de suite. Par contre, la contribution de travail à l'occasion d'un convoi dérégulé n'est pas facultative. Tous les membres d'un convoi dérégulé doivent accomplir au moins une tournée, c'est-à-dire fournir autant de "journées" qu'il y a de participants. Dans ces conditions, la composition du groupe ne peut varier aussi longtemps que dure la "tournée".

La plupart des convois réglés ne durent qu'une journée. (La durée moyenne, pour un échantillon de dix-sept convois, est de 1,2 jours). Le convoi dérégulé peut durer parfois jusqu'à vingt-quatre jours (pour un échantillon de trente et un convois, on a calculé une durée moyenne de 5,4 jours). Par ailleurs, la formule du convoi réglé permet de réunir un nombre beaucoup plus grand de convoyeurs. Nous avons pu observer des convois relativement gigantesques groupant vingt, vingt-cinq et quarante-cinq convoyeurs. La participation moyenne au convoi réglé, pour l'échantillon de 17 convois atteint 9,37 individus. L'effectif du convoi dérégulé, d'autre part, oscille entre 2 et 6 individus (participation moyenne: 4 convoyeurs).

Aussi, pour un même volume d'échange, le convoi réglé implique-t-il un réseau d'alliances beaucoup plus vaste mais plus éphémère. En outre, la séquence chronologique des échanges n'est pas fixée au début du convoi (comme c'est le cas lors d'un convoi dérégulé). Le rythme des échanges dépend uniquement des négociations entre l'organisateur et chacun de ses invités: le créancier désire normalement que la dette de

travail soit remise dans les plus courts délais. Néanmoins, le débiteur peut exiger un délai de deux à trois mois. A ce titre, la formule du convoi réglé est beaucoup plus souple et plus flexible que celle du convoi dérégulé. Le paysan qui l'utilise détermine lui-même le nombre de convoyeurs qu'il désire employer; au terme du convoi, il garde l'initiative lorsqu'il s'agit d'établir le calendrier des remises de dettes de travail.

Chaque convoi dérégulé est un circuit fermé de coopération où l'équilibre des échanges est toujours maintenu. Lorsqu'il se retire du circuit, le convoyeur ne doit rien à ses compères, ou plutôt, il ne leur doit ni plus ni moins que ce qu'il leur devait avant de s'intégrer au circuit. Le système du convoi réglé, au contraire, implique une chaîne d'échanges, un circuit qui ne se ferme jamais et auquel participent, de façon intermittente, tous les adultes de la région.

Des normes alimentaires et une ambiance particulière viennent sanctionner ces différences structurelles. L'hôte d'un convoi réglé doit servir un ou deux repas à ses invités, en plus d'une généreuse ration de rhum (ou de vin s'il s'agit d'un convoi de femmes). Le convoi réglé, surtout lorsqu'il rassemble de nombreux convoyeurs, se déroule dans une atmosphère de fête. Le convoi dérégulé est beaucoup plus austère: les convoyeurs travaillent toute la journée sans manger et sans se reposer.

LES "SOCIÉTÉS"

En entreprenant l'étude des "sociétés", nous abordons une autre dimension du système de coopération marie-galantais. Les relations inter-personnelles au sein d'un convoi peuvent être considérées comme des relations de voisinage,

fondées sur une notion de stricte réciprocité. Lors d'un convoi, parents et voisins se retrouvent sur un pied d'égalité vis-à-vis du maître du convoi; les membres adultes d'une maisonnée qui participent ensemble à un convoi ne se perçoivent pas comme un "groupe de travail" distinct à l'intérieur de ce convoi, même si l'organisateur est l'un de leurs parents primaires. Les relations de travail entre les membres d'une maisonnée, lorsqu'il s'agit de convoi, ressemblent à des relations de voisinage.

Or, à l'époque de la récolte de la canne à sucre, entre janvier et juillet, la situation se modifie brusquement. Dans nombre de maisonnées, les adultes de la maisonnée deviennent membres d'un groupe de travail autonome: une "société". Les membres d'une société s'engagent à organiser conjointement la récolte de leurs champs de cannes, et à toujours donner priorité aux demandes de main-d'oeuvre venant d'un de leurs co-sociétaires. Une telle association n'est valable que pour les travaux de récolte; ainsi, un sociétaire peut participer à des convois pendant cette période, mais à condition que ces convois ne coïncident pas avec la coupe d'un champ de canne appartenant à l'un ou l'autre des sociétaires.

Le convoi résulte d'un contrat entre un certain nombre d'individus apparentés ou non. Les sociétés résultent au contraire d'un contrat entre des membres d'une famille nucléaire ou d'une maisonnée, ou encore d'un contrat entre deux groupes de parents. Alors que le convoi est fondé sur une organisation individuelle du travail et sur un recrutement "territorial" de main-d'oeuvre, la société apparaît comme une institution familiale, où l'initiative individuelle est sans cesse subordonnée à l'intérêt et aux décisions du groupe.

Au cours de la récolte de 1966, une douzaine de "sociétés" se constituèrent à St-Germain, et dans quatre des sec-

tions environnantes. L'effectif de ces diverses sociétés se situait entre quatre et neuf individus (trois sociétés de quatre individus, quatre sociétés de cinq individus, trois sociétés de six individus et une société de neuf individus). Chaque société groupait des travailleurs des deux sexes; dans aucun des cas, le nombre de femmes n'excédait le nombre des hommes; dans plus de la moitié des cas, le nombre d'hommes dépassait le nombre de femmes. Une analyse sommaire de la composition de ces sociétés (voir le tableau I, page 36) révèle des différences de structure considérables et permet de dégager trois types bien distincts.

Les Marie-Galantais appliquent indifféremment le vocable "société" à l'un ou l'autre de ces types; pour les distinguer, nous parlerons tour à tour, de société familiale, de société multi-familiale, et de société d'engagés.

1. Les sociétés familiales et multi-familiales

Toute société regroupant des adultes d'une même famille nucléaire, ou d'une même maisonnée, constituerait, par définition, une société familiale. Quatre des cinq sociétés qui répondent à cette définition sont formés uniquement d'adultes d'une même famille nucléaire, c'est-à-dire, plus précisément, d'un couple et de deux ou trois de leurs enfants. Une seule de ces quatre sociétés inclut un membre qui réside avec une concubine à l'extérieur de la case paternelle. La cinquième "société" de même type est un peu plus hétérogène: elle regroupe quatre adultes d'une même maisonnée (l'époux et l'épouse, une fille de l'épouse, un frère de l'époux et le fils d'un autre frère de l'époux) ainsi qu'une autre fille de l'épouse résidant avec un concubin à l'extérieur de la case maternelle.

La société multi-familiale peut se définir à partir du type précédent: toute société formée de deux ou plusieurs sociétés familiales pourrait être dite multi-familiale. La société multi-familiale implique en quelque sorte, une alliance au deuxième degré: tout d'abord, une série d'alliances entre les membres d'une même famille nucléaire ou d'une même maisonnée, et en second lieu, une alliance entre deux ou plusieurs des groupes ainsi constitués. Cinq des douze sociétés que nous examinons répondent à cette définition. Deux d'entre elles reposent sur une alliance entre deux couples. Deux autres rassemblent un couple, d'une part, et un couple ainsi qu'un enfant de ce couple d'autre part. La cinquième, enfin, se trouve formée de deux groupes de trois sociétaires (deux conjoints et leur fille, deux conjoints et le père de l'épouse). Il est intéressant de noter que l'effectif moyen des sociétés familiales et des sociétés multi-familiales est exactement le même (5 sociétaires). Le même "sex ratio" caractérise les sociétés des deux types. Par contre, l'alignement par génération diffère de façon accentuée.

Les membres d'une "société" ne peuvent appartenir à plus de trois générations différentes. Si nous désignons ces trois générations par G_0 , G_1 , G_2 (en ordre de séniorité décroissante) et si nous comparons l'importance des effectifs de chaque génération dans les sociétés des deux groupes, nous obtenons des résultats fort divergents. Dans les cinq sociétés familiales, les effectifs de G_2 sont égaux ou supérieurs aux effectifs de G_1 et G_0 . Dans les cinq sociétés multi-familiales au contraire, les effectifs de G_2 sont toujours inférieurs aux effectifs cumulés de G_1 et G_0 . Nous expliquerons cette différence structurale au cours des pages prochaines, lorsque nous verrons de quelle façon chaque type correspond à un stade de développement des familles et des maisonnées.

2. Les sociétés d'engagés

L'analyse des sociétés d'engagés est plus difficile: ces sociétés sont constituées d'une société familiale et d'un certain nombre d'engagés appointés par les membres de cette "société", et rémunérés à la journée. Malheureusement, nous ne disposons que de deux exemples: dans les deux cas, le "noyau" de la société se trouve formé par des membres d'une seule famille nucléaire. Dans les deux cas aussi, il s'agit de familles composées en majorité de femmes. Or, les engagés sont toujours des hommes. On pourrait donc supposer que certaines familles, souffrant d'un déficit de main-d'oeuvre masculine et ne pouvant s'allier à un groupe familial complémentaire, résolvent leur problème en appointant des engagés. Cette explication est probablement valable, mais certainement pas suffisante. D'autres caractéristiques particulières aux deux familles en question suggèrent une seconde solution: alors que les couples mariés forment le noyau de toutes les sociétés familiales ou multi-familiales, les couples autour desquels gravitent les sociétés d'engagés sont des couples de concubins. Bien plus, les membres du groupe nucléaire font partie de maisonnées matrifocales. Il se peut, par conséquent, que cette forme d'association soit typique de la maisonnée matrifocale.

On ne doit pas oublier que la "société d'engagés" se situe à la limite de la sphère d'échanges que nous étudions. D'après les "principes" qui régissent les échanges de cette sphère, la conversion en monnaie d'une quantité de travail agricole constitue une sorte d'aberration. En outre, le principe de la stricte réciprocité des échanges est ignoré dans les trois types de sociétés. Nous sommes loin du convoi réglé ou déréglé.

CARACTÉRISTIQUES COMPARÉES DES SOCIÉTÉS ET DES CONVOIS

Par certains aspects, pourtant, la société ressemble au convoi réglé. Comme dans le convoi réglé, les échanges de travail se succèdent au gré des besoins des divers participants, et non pas en fonction d'une séquence chronologique fixée à l'occasion du "contrat". De plus, les normes alimentaires de la société sont à peu près les mêmes que celles du convoi réglé.

Par d'autres aspects, la société se rapproche des convois déréglés. Dans les deux cas, les échanges de travail suivent un circuit fermé. Dans les deux cas, le nombre des participants est très restreint et l'admission d'un nouveau membre ne peut survenir avant que tous les membres ne se soient mis d'accord. Dans les deux cas, le groupe résulte d'un contrat collectif entre tous les participants, et non pas d'une série de contrats individuels entre un "organisateur" et ses invités.

D'autre part, un grand nombre de caractéristiques distinguent la société de tous les autres types de convois. La plupart des convois se composent exclusivement d'hommes ou de femmes. Toutes les sociétés impliquent à la fois des hommes et des femmes. Les formules du convoi réglé, du convoi dérégulé et du domaine se prêtent toutes à la réalisation de plusieurs "opérations" différentes. Seule la récolte de la canne à sucre motive la création d'une société. Les associations de type "société" durent beaucoup plus longtemps que toute autre association de travail (d'après nos échantillons, les sociétés durent, en moyenne, dix-huit fois plus longtemps que les convois déréglés, et près de 70 fois plus longtemps que les convois réglés). Enfin, et c'est sans doute la distinction la plus importante, la plus significative, la société

se présente comme une institution familiale. Au contraire de ce qui se passe dans tous les autres convois, le contrat de travail relie des membres d'une maisonnée, le plus souvent des parents primaires, et fait du groupe domestique un groupe de travail "sui generis", susceptible d'établir des alliances avec un groupe homologue, ou d'engager des travailleurs.

X

En résumé:

- 1^o- Le domaine permet des échanges de journées entre voisins sans aucune obligation de stricte réciprocité.
- 2^o- Le convoi réglé permet à un individu d'organiser un groupe de travail sur la base d'une entente bilatérale de stricte réciprocité avec chacun des participants.
- 3^o- Le convoi déréglé permet à plusieurs voisins d'organiser un groupe de travail sur la base d'une entente multi-latérale de stricte réciprocité.
- 4^o- La société permet à plusieurs parents de former un groupe de travail sur la base d'une entente multi-latérale de réciprocité à long terme.

Aucun de ces "contrats" n'est applicable à l'ensemble des tâches qui motivent l'organisation d'un groupe de travail (tableau II, page suivante).

IV. LA PARTICIPATION AUX GROUPES DE TRAVAIL, DE L'ADOLESCENCE A LA VIEILLESSE

Nous pouvons maintenant nous pencher sur certains aspects du contexte social et culturel des convois. L'analyse

tableau II
TYPES DE CONVOIS ET CARACTÉRISTIQUES ASSOCIÉS

	convoi réglé	convoi dérégulé	domaine	société
contrat	individuels entre un organisateur et un certain nombre d'individus	collectif entre un certain nombre d'individus	contribution gratuite de plusieurs individus	- collectif entre membres d'une maisonnée - entre deux familles ou maisonnées - entre famille et engagés
unité d'échange de travail	la journée	la tournée (autant de jours que de participants)	-	la récolte
durée moyenne des groupes	1 - 2 jours	5 - 4 jours	-	3 mois
nombre moyen de participants par convoi	9 - 37	4	-	5 - 4
dimension des groupes - minimum - maximum	2 individus 45 individus	2 individus 6 individus	- -	4 individus 9 individus
heures de travail	8.00 à 18.00	8.00 à 14.00	après 14.00	7.00 à 18.00
normes alimentaires	1 ou 2 repas pepsi, rhum, vin	aucun repas pepsi, rhum, vin	rhum	1 repas pepsi, rhum, vin
travaux	toute opération de groupe, sauf opération de domaine	toute opération de groupe, sauf labour et opérations de domaine	- montage du four à charbon - construction des cases - sirop de canne	récolte de la canne à sucre
participation	hommes <u>ou</u> femmes (sauf convois de canne et d'ensemencement)	hommes <u>ou</u> femmes (sauf convois de canne et d'ensemencement)	hommes seulement	hommes <u>et</u> femmes
nombre de groupes observés	17	31	-	12

précédente a montré que les convois ne reposent pas tous sur les mêmes réalités sociales: certains manifestent une coopération de voisinage, d'autres résultent d'un renforcement de la coopération domestique. Elle nous a révélé que diverses formes de convoi avaient des fonctions sociales fort différentes: ainsi, le convoi réglé favorise souvent les manifestations de prestige, alors que le convoi dérégulé, à la fois par ses dimensions restreintes et par la pauvreté de son rituel, exprime avant tout un souci d'efficacité. Nous compléterons ces éléments d'une sociologie du convoi en étudiant la participation de l'individu aux convois en fonction de l'âge et du statut matrimonial.

L' APPRENTISSAGE DES TRAVAUX AGRICOLES

De nos jours, presque tous les enfants de St-Germain fréquentent l'école. Certains s'inscrivent à l'école de Grelin (sur la barre de l'île), d'autres à celle de Vieux-Fort ou de St-Louis. Une bonne partie des écoliers quittent la case maternelle pendant toute l'année scolaire et vont résider chez des parents à l'extérieur des Bas. Un tel état de choses modifie les modèles traditionnels d'apprentissage agricole, mais cette modification n'est pas si profonde qu'on **pourrait** le croire; en effet, avant l'âge de 13 ou 15 ans, la participation aux tâches agricoles est très limitée. En outre, les périodes de vacances et d'école buissonnière permettent aux enfants de se familiariser avec les techniques de l'agriculture en respectant à peu près le rythme traditionnel d'apprentissage. C'est du moins ce qui ressort de la comparaison entre nos observations et les témoignages d'informateurs âgés.

Avant cinq ans, garçons et filles ne travaillent guère; toute la journée, ils jouent, mangent et dorment, sans s'é-

loigner de leur mère ou de leur grande soeur. Dès l'âge de cinq ans, l'enfant se voit attribuer certaines tâches domestiques: balayage du plancher de la case, courses à la boutique, corvée d'eau, etc... Il arrive aussi qu'à cet âge, un enfant accompagne sa mère au champ et que celle-ci lui fasse accomplir quelques tâches faciles (semer des pois, par exemple). De cinq à neuf ans, l'enfant participe de plus en plus souvent aux travaux domestiques et accompagne de plus en plus souvent sa mère lorsqu'elle travaille aux champs. L'enfant de neuf ans est évidemment plus efficace que celui de cinq ans; on lui impose des travaux plus exigeants; déjà, on peut l'envoyer seul au bourg pour faire une course; c'est lui qui se rend à la mare, puiser l'eau de lessive. Déjà, il sait cuisiner et peut demeurer seul à la maison pendant une journée complète.

Jusqu'à dix ans, les garçons et les filles s'adonnent à peu près aux mêmes travaux; il y a bien sûr quelques différences significatives: ainsi, les filles ont plus de responsabilités domestiques que les garçons, et les garçons disposent de plus de loisirs. Il n'est pas rare qu'à l'âge de huit ans, le garçon reçoive son premier "sabre" et qu'on l'incite à imiter ses aînés. Mais, en règle générale, les travaux d'hommes ne sont pour lui qu'un jeu. D'autre part, filles et garçons apprennent à cuisiner, à semer les pois ou le maïs, à entretenir les parcelles vivrières; pendant cette période, la mère (ou la grande soeur) joue un rôle prédominant, autant dans l'éducation des filles que dans celle des garçons, et les garçons sont souvent plus habiles dans les tâches "féminines" que dans les tâches "masculines".

Entre dix et quatorze ans, un clivage apparaît entre les tâches des garçons et des filles. C'est aussi au cours de cette période que l'enfant affirme son indépendance et se lance dans les entreprises agricoles individuelles. Vers l'â-

ge de dix ans, le père ou le parrain a initié le garçon à des travaux masculins. Il apprend à soigner les boeufs, à faire "bitué", à couper la canne à sucre; certaines tâches sont attribuées exclusivement aux garçons de cet âge (monter dans les cocotiers pour en détacher les "cocos"). Les filles, par ailleurs, peuvent prendre en charge les enfants de la maisonnée et permettre ainsi une plus grande liberté d'action à la mère et aux autres femmes du groupe domestique.

Pour les filles autant que pour les garçons, il ne s'agit pas d'assister servilement la mère dans son travail au champ ou à la maison. Désormais, les enfants se font donner des petites parcelles, dont ils sont entièrement responsables; à la maison, une fille de douze ans doit souvent porter tout le fardeau de la routine domestique. On perçoit déjà dans les comportements des garçons et des filles, les signes d'une autonomie qui s'affirme. Martha, une jeune femme de vingt ans nous racontait qu'à l'âge de 11 ans, elle avait décidé de vivre seule:

"Je m'étais construite une petite case en branches et en paille-mangue dans une coulée loin de la case de maman. Près de ma nouvelle case, j'avais planté des pois des bois, des "patates" et du maïs. Une fois, je suis demeurée cinq jours à cet endroit. En revenant chez maman, j'étais malade et maman m'a battue"

L'actuel compagnon de Martha a connu des expériences similaires. A onze ans, il se rendait dans une coulée éloignée, réussissant à déboiser une surface appréciable de terrain, et, toujours à l'insu de ses parents, fabriquait deux sacs de charbon de bois qu'il vendait au marché de Grand-Bourg.

Il est difficile d'évaluer la fréquence de tels comportements; cependant, il nous semble évident qu'entre dix et quatorze ans, les enfants de St-Germain ressentent le besoin

d'entreprendre certains travaux de leur propre gré, et sans avoir à subir la surveillance des adultes. L'imitation des comportements adultes intervient sans doute: on joue à la poupée, au "parrain et à la marraine", de même qu'on joue à faire bitué ou à entretenir un jardin. C'est aussi en jouant que plusieurs adolescents acquièrent leurs premières expériences de convoi.

LES CONVOIS "CLANDESTINS"

Un individu qui n'a pas dix-huit ans ne peut pas participer à un convoi d'adultes. Nous verrons un peu plus loin qu'entre quatorze et dix-huit ans, l'adolescent a l'occasion de s'initier systématiquement aux pratiques du convoi. Cependant, il peut arriver qu'avant cette époque, un enfant fasse convoi avec quelques-uns de ses compagnons de jeu:

"Un jour, alors que sa mère était à St-Louis, Rosita, 12 ans, et Rose, 11 ans, et Germaine, 9 ans, se trouvaient seules dans la case avec leurs jeunes frères. "Tard dans l'avant-midi, Pierrot et Alsace T. vinrent nous visiter", raconte Rosita, "Mes deux soeurs et moi, nous leur demandèrent de faire convoi avec nous. Ils acceptèrent. Nous nous sommes bien amusés. Pendant que Pierrot et Alsace faisaient bitué, nous préparions à manger (du riz, des malangas, etc...). Malheureusement, le Jacquot a tout raconté à maman". (Un Jacquot c'est une personne qui va tout raconter, et l'enfant le plus jeune qui sait parler est toujours le Jacquot de la maman). Notre maman était très fâchée"

Encore ici, il s'agit d'un jeu qui ne ressemble que de très loin à un authentique convoi. Un garçon doit attendre la "renonce" (communion solennelle) pour pouvoir participer à un vrai convoi, et les filles doivent attendre plus longtemps encore.

LES CONVOIS DE JEUNES

Des trois "rites de passage" (première communion, confirmation et renonce), la "renonce" est probablement le plus lourd de conséquences. Immédiatement après la renonce, on dit qu'un enfant se met à grandir plus rapidement. Une fille qui a "renoncé" se fait appeler "mademoiselle" et peut fréquenter le bal. Les "frères-renonce" et les "soeurs-renonce", c'est-à-dire les adolescents qui ont suivi ensemble l'instruction préparatoire au sacrement, sont considérés comme d'importants parents rituels. Après la renonce, un garçon peut choisir un métier et discuter de son avenir. C'est après la renonce, enfin, que les garçons commencent à participer aux convois de jeunes, ou "convois de négrillons".

Il ne s'agit pas d'un jeu: l'organisateur doit respecter toutes les règles du convoi. Les groupes de travail de ce type diffèrent cependant d'un convoi d'adultes. Le père de celui qui reçoit est responsable du convoi. Il fournit l'argent nécessaire à l'achat de "pepsi" et d'anisette non-alcoolisée (on ne boit jamais du rhum dans un tel convoi). Il doit aussi indiquer à son fils le travail qui échoiera aux convoyeurs (ou du moins approuver les projets de l'adolescent). La mère du "maître du convoi", d'autre part, doit préparer un repas et le servir aux jeunes convoyeurs.

Ce convoi peut être réglé ou dérégulé. Tous les travaux agricoles masculins peuvent servir de prétexte à son organisation; le travail du convoi s'effectue, ou bien sur les terres de la famille, ou bien sur des terres dont le père est colon.

De nos jours, les convois de négrillons ne sont pas très fréquents. Pour participer à de tels convois, on doit avoir "renoncé" et être âgé de moins de dix huit ans. Or, sur un

territoire donné, les garçons de cette classe d'âge ne sont pas nécessairement très nombreux, et si d'aventure les parents de deux adolescents entretiennent des querelles, ces adolescents ne peuvent participer à un même circuit d'échange de travail. Dans les sections étudiées sept garçons sont en mesure de participer à des "convois de négrillons" et seulement quatre y participent effectivement.

AU SEUIL DE LA VIE ADULTE

Entre dix-huit et vingt ans, garçons et filles acquièrent leur statut d'adulte. Plusieurs filles ont déjà un enfant de deux ou trois ans; certaines demeurent à la case de leur mère, d'autres se sont installées dans une nouvelle case. A dix-huit ans, on admet (à contre-cœur, il est vrai) qu'une fille reçoive un garçon ou qu'elle quitte la case maternelle et qu'un garçon entretienne une concubine. La transition ne se fait pas sans heurt: la grande majorité des individus de cet âge appartiennent à des maisonnées stables et leurs parents ne voient pas d'un bon œil les premières liaisons qu'ils établissent.

A dix-huit ans, le garçon qui ne quitte pas les Bas termine son apprentissage agricole en se familiarisant avec le maniement de la charrue. C'est aussi vers cet âge qu'il reçoit de son père des parcelles de la propriété familiale et des terres sur lesquelles ses parents ont des droits de colonat.

Dès qu'il sait "tenir la charrue", le garçon peut convoyer pour son compte. Théoriquement, il peut inviter des gens de tout âge, et travailler aux côtés de tous les adultes de la région. En pratique, les alliances de travail d'un jeune homme de dix-huit ans ne sont pas les mêmes que celles d'un homme de quarante.

L'intégration de la jeune femme aux circuits d'échanges de travail ne se conçoit pas de la même façon. D'ailleurs, cette intégration s'effectue de façon moins bien définie et il est difficile de fixer une limite d'âge. En réalité, dès qu'une fille a un enfant, elle est susceptible d'organiser des convois. Si elle n'est pas mariée, certains de ces convois ne pourront être conformes aux "normes" qui régissent le système d'échange. Alors qu'un homme n'a pas besoin d'entretenir une liaison stable pour organiser un convoi qui soit en accord avec les règles que nous avons analysées au cours des pages précédentes, une femme ne peut organiser tous ses convois de façon normale tant qu'elle n'a pas établi avec un conjoint une relation stable. De toute façon les hommes comme les femmes ne s'intègrent pas du jour au lendemain aux circuits d'échange de travail. Et, pour les uns comme pour les autres, l'intégration ne s'effectue pas uniquement en fonction de l'âge. Le mode et le degré de participation au système d'échange de travail dépendent, en effet, du statut conjugal des individus concernés, du genre de relations qu'ils entretiennent avec leur famille d'orientation.

CONVOI ET MODE D'UNION

En étudiant la famille et les modes d'union matrimoniale antillais, les anthropologues ont toujours accordé une grande importance au mode de résidence des conjoints (résidence commune occasionnelle, résidence habituelle ou résidence permanente), ainsi qu'à la sanction sociale de l'union (mariage ou concubinage). Pour confronter les modes d'unions avec la participation aux convois, nous utiliserons une typologie basée sur trois critères: le mode de résidence, la sanction sociale de l'union et l'entente économique entre les conjoints.

Ce dernier critère mérite quelques explications. Dans la région des Bas, l'expression "travailler les champs ensemble" signifie que deux conjoints mettent en commun toutes leurs ressources monétaires, leur travail, et qu'ils exploitent leurs terres conjointement. Quand un couple ne "travaille pas les champs ensemble", l'entente économique entre les deux conjoints se réduit à un nombre limité de prestations clairement définies (par exemple le compagnon s'engage à construire une case, à donner mensuellement une somme à sa compagne et une autre pour l'entretien de chacun des enfants; en retour, sa compagne doit lui fournir gîte et nourriture aussi souvent qu'il le désire). Toute activité économique commune qui survient hors des cadres de cette entente est soumise aux règles de coopération qui jouent normalement: si dans ces conditions une femme sarcle le champ de canne de son compagnon pendant une journée, celui-ci devra lui remettre, en argent ou en travail, l'équivalent de sa contribution.

Cela fait ressortir deux types différents d'ententes économiques ("prestations définies" et "travailler les champs ensemble"). Si nous ajoutons à ces deux possibilités d'entente, deux possibilités de résidence (résidence commune occasionnelle opposée à résidence habituelle ou permanente) ainsi que deux possibilités de sanction sociale (mariage et concubinage), nous obtenons une typologie impliquant huit catégories, huit modes d'unions différents. En pratique, tous les cas que nous avons examinés s'inscrivent dans quatre de ces catégories:

-Concubinage instable:

- .Entente économique: quelques prestations définies
- .Résidence occasionnelle du conjoint
- .Aucune sanction officielle de l'union

-Concubinage avec résidence

- .Entente économique: quelques prestations définies
- .Résidence habituelle ou permanente
- .Aucune sanction officielle de l'union

-Concubinage stable

- .Entente économique: "travaillent les champs ensemble"
- .Résidence habituelle ou permanente
- .Aucune sanction officielle

-Mariage

- .Entente économique: "travaillent les champs ensemble"
- .Résidence permanente
- .Sanction officielle du mariage

Chacun de ces modes d'union va de pair avec certaines

1. Concubinage instable

Parmi l'ensemble des couples que nous avons étudiés, quatre présentent les caractéristiques du type "concubinage instable". Dans deux cas, la concubine vit à la case maternelle, avec sa progéniture (respectivement 1 et 3 enfants). Les deux autres couples occupent chacun une case construite au début de l'union par le concubin. Aucun des concubins ne réside avec sa compagne plus de trois jours par semaine. L'âge des concubines varie entre seize et vingt-deux ans. Malgré ces différences, et quelques autres, les quatre couples ont un comportement semblable quant à leur participation aux convois.

Les femmes qui entretiennent ce type d'union n'éprouvent, semble-t-il, aucune difficulté à organiser des convois

pour l'entretien de leurs cultures vivrières ou pour le sarclage des cannes à sucre. Elles agissent exactement de la même manière que toutes les autres femmes de St-Germain: elles invitent des voisines, des parentes ou des amies, elles négocient avec celles-ci la formule du convoi, qui peut être réglé ou dérégulé, et elles assurent le service des repas.

La situation se complique lorsqu'il s'agit de planter des ignames, de faire bitué ou de récolter la canne à sucre. Ces trois opérations exigent en effet la participation d'une main-d'oeuvre masculine. Trois des femmes concernées cultivent à la fois des parcelles d'ignames et des lopins de canne à sucre. Aucune n'organise des convois pour les ignames; toutes trois plantent seules leurs racines et transgressent ainsi la norme qui assigne aux hommes ce genre de travail.

Pour récolter leurs cannes à sucre et pour faire bitué, ces femmes organisent des convois d'hommes. Au premier abord, la chose paraît pratiquement impossible, du moins en tenant compte des structures du convoi telles que nous les avons analysées plus haut. En fait, ce cas est le seul qui justifie l'organisation d'un convoi par une personne dont le sexe diffère de celui des convoyeurs. Ces convois sont toujours des convois réglés; la femme qui organise un convoi de récolte y participe en tant qu'"amarreuse" et sert elle-même aux invités le repas et le rhum. Par la suite, elle doit remettre à chacun des convoyeurs l'équivalent de leur contribution de travail, en participant à des convois de sarclage ou de récolte.

Il arrive que le compagnon de la femme se trouve au nombre des convoyeurs. Lorsque la chose se présente, celle-ci doit lui remettre sa journée de travail. D'ailleurs, l'inverse est aussi vrai: la concubine ne participe jamais aux convois de son compagnon sans que celui-ci lui rende son dû.

tableau III

PARTICIPATION AUX CONVOIS EN FONCTION DES MODES D'UNION

	concubinage instable	concubinage - résidence	concubinage stable	mariage
nombre des cas étudiés	4	5	10	12
organisation des convois	chaque conjoint organise ses propres convois	chaque conjoint organise ses propres convois	les deux conjoints organisent ensemble les convois	les deux conjoints organisent ensemble les convois
convois réglés	la mère de l'homme assure le service	la mère ou la compagne fait le service	la compagne assure le service	l'épouse et les filles assurent le service
convois féminins et convois masculins	la femme organise parfois des convois d'hommes pour récolter la canne	la femme organise parfois des convois d'hommes pour récolter la canne	la femme organise des convois de femmes	l'époux organise des convois d'hommes
sociétés	participation des conjoints à deux sociétés distinctes	-participation des conjoints à deux sociétés distinctes -sociétés d'engagés	aucune participation aux sociétés familiales et multi-familiales	participation conjointe à une société familiale ou multi-familiale
moyenne d'âge des conjoints	22	31	35	38

Dans tous les cas, les deux conjoints organisent leur travail et leur recrutement de main-d'oeuvre comme s'ils étaient de parfaits étrangers.

L'homme, quant à lui n'éprouve aucune difficulté à organiser des convois déréglés pour effectuer les travaux qui reviennent normalement à l'élément masculin. Mais les hommes qui entretiennent ce type d'union, lorsqu'ils désirent organiser un convoi réglé, font toujours face à un problème particulier. Lors d'un convoi réglé, il est nécessaire qu'une femme assure le service du repas. Or, l'individu qui invite sa concubine à servir ses convoyeurs se place dans une situation ambiguë: ce faisant, il donne à son concubinage un certain caractère officiel; de plus, il alourdit sa dette de travail puisqu'il doit remettre à sa compagne sa contribution de travail. Il est intéressant de constater que les résistances qui empêchent ce genre de coopération entre concubins, viennent plutôt de la famille d'orientation du compagnon que des conjoints eux-mêmes. Trois des individus en cause se sont vus conseiller par leur mère de ne pas inviter leur concubine à servir les convoyeurs et dans les trois cas, la mère s'offrait à préparer la nourriture et à assurer gratuitement le service.

Il en va de même lorsque vient le moment de réaliser en convoi des tâches féminines (entretien des vivres, "boucan" des bitués, etc...). La mère préfère assurer elle-même la réalisation de ces tâches (avec ou sans convoi) plutôt que de voir s'établir entre les concubins des liens suivis de coopération. Ces derniers faits illustrent bien la position sociale des "concubins instables". Les liens qui les unissent à leur famille d'orientation semblent beaucoup plus importants que les liens qui résultent du concubinage.

Les modalités de participation aux "sociétés" viennent appuyer cette hypothèse. Aucun couple de concubins instables

ne forme le noyau d'une société familiale ou multi-familiale. La chose est théoriquement impossible puisque seuls les conjoints qui "travaillent les champs ensemble" peuvent organiser une société. D'autre part, deux des huit "conjoints ins- tables" ont participé à une société familiale au cours de la récolte de 1966. Tous deux (compagnon et compagne) se sont intégrés à leur famille d'orientation et ont effectué la totalité de leurs récoltes dans le cadre de leur "société" respective.

2. Concubinage avec résidence

Cinq couples dans l'ensemble de ceux que nous avons étudiés répondent aux critères du type "concubinage avec résidence". A moins qu'ils ne soient retenus en dehors de la région, les concubins de cette catégorie résident normalement dans la case de leur compagne. En dépit de cette association constante, chaque conjoint veille lui-même à ses propres cultures, et à sa bourse.

La participation de ces individus aux convois ressemble beaucoup à ce qui caractérisait la catégorie précédente. Chaque conjoint organise ses propres convois. Lorsqu'un individu participe au convoi de son conjoint, il exige en règle générale que son travail lui soit remis. Les femmes éprouvent certaines difficultés à effectuer leurs travaux "masculins" tout en respectant les normes qui ont cours à St-Germain. Il arrive aussi que la mère des concubins assure le service alimentaire mais plus rarement. Il se peut que cette manière de faire n'ait aucune signification profonde. Mais il se peut aussi qu'elle constitue un premier pas vers l'établissement d'une coopération des conjoints au niveau des convois, et vers une rupture partielle des liens de coopération qui unissent le concubin à sa famille d'orientation. Le cas suivant illustre bien cette possibilité:

"Rosita, à l'âge de vingt ans, s'enorgueillit déjà d'une progéniture de trois enfants. Son concubin actuel est le père des trois enfants. Depuis environ un an, P., le concubin, habite la case qu'il a construite à sa concubine, et ce malgré la désapprobation de sa mère. Au mois de juillet 1966, P. organise un convoi de bitué auquel participèrent son parrain et quatre de ses camarades; Rosita assurait pour la première fois le service alimentaire et elle devait se charger par la suite du boucan de la bitué. Au lendemain du convoi, la mère de P. s'introduisit dans la case de Rosita et lui parla à peu près en ces termes:

- "Rosita, P. va te quitter; tu n'est pas pour lui; je lui ai parlé ce matin et il m'a dit qu'il te quitterait; il n'a pas besoin de toi pour cultiver ses cannes et ses vivres. P. doit faire convoi avec son père et n'a pas le temps de s'occuper de toi"

- "P. est le père de mes enfants et il va rester avec moi, j'en suis sûre parce qu'il me l'a dit"

"La mère de P. se retira après avoir injurié copieusement la compagne de son fils. Celui-ci n'apparût point à la case de sa concubine avant la semaine suivante. Lorsqu'il revint, il calma le courroux de sa compagne en lui disant qu'elle pourrait utiliser la nouvelle bitué pour cultiver ses propres vivres et qu'il l'aiderait à planter ses racines. Depuis lors, Rosita assure presque toujours le service lorsque son compagnon organise un convoi réglé. Cette coopération accrue entre P. et Rosita n'implique pas que ceux-ci aient décidé de "travailler les champs ensemble". Rosita affirme à qui veut l'entendre que le mariage, c'est "l'esclavage" et qu'elle est bien contente de pouvoir s'occuper de ses propres affaires. D'autre part, elle confie beaucoup moins volontiers qu'elle aimerait bien épouser P. d'ici quelques années, et qu'elle désirerait que son compagnon l'aidât davantage".

Ces conflits d'allégeance, ces ambiguïtés, semblent bien être le propre des jeunes couples de cette catégorie. Toute autre est la situation qui caractérise les couples âgés de concubins. Deux des cinq couples de concubins résidents que

nous avons étudiés regroupent des conjoints relativement âgés (plus de trente-cinq ans). Dans les deux cas, il s'agit de maisonnées isolées, où la coopération restreinte qui s'est établie entre compagnon et compagne ne donne lieu à aucun conflit avec les familles d'orientation. La conjointe ne montre aucune velléité de rendre officielle l'union avec son concubin ou d'élargir la coopération avec celui-ci. Dans les deux cas, enfin, le noyau de la maisonnée est clairement constitué par la mère et ses filles en âge de travailler.

Comme par hasard, ces deux couples sont les seuls de cette catégorie à récolter leur canne à sucre dans le cadre d'une société. Encore faut-il préciser qu'il s'agit d'un type spécial de société que nous avons appelé "société d'engagés" (à l'instar d'un de nos informateurs). Dans les deux cas, la mère et ses filles organisent conjointement la récolte de leurs parcelles et comblent leurs besoins de main-d'oeuvre masculine en engageant un certain nombre d'hommes.

3. Concubinage stable

Les dix couples de cette catégorie présentent tous les mêmes caractéristiques typologiques: résidence commune permanente, concubinage, "travail des champs en commun". Parce qu'ils "travaillent les champs ensemble", ces conjoints ne connaissent aucun des problèmes de convoi que connaissent les concubins instables et les concubins avec résidence.

Les deux conjoints organisent ensemble leurs convois. La concubine cultive des vivres aussi bien sur ses terres que sur celles de son conjoint. Le concubin se charge de faire bitué pour sa compagne; il organise pour elle, et avec elle, des convois de récolte et l'ensemencement des tubercules. La compagne assure gratuitement le service alimentaire lorsque le conjoint organise un convoi réglé. Désormais, les con-

jointes agissent comme si leurs propriétés respectives ne formaient qu'une seule unité foncière; leurs revenus vont dans une caisse commune et ils ne font plus le compte de leurs contributions réciproques de travail. En ceci, ils se conduisent exactement comme des conjoints mariés. Toutefois, ils se distinguent de ces derniers par le fait qu'ils ne participent pas aux sociétés familiales et multi-familiales.

4. Mariage

Des douze couples mariés que nous avons étudiés, dix participent à des sociétés familiales ou multi-familiales, seul trait de comportement qui les distingue des concubins stables. Cette participation suit une séquence chronologique assez précise et elle dépend en fait des disponibilités domestiques de main-d'oeuvre. Seuls les jeunes couples sans enfants en âge de travailler, et les vieux couples dont les enfants ont déjà quitté la maisonnée, s'associent avec des couples homologues pour former des sociétés multi-familiales. Les sociétés familiales, d'autre part, ne peuvent être constituées que par des couples qui disposent d'au moins deux enfants en âge de travailler. La séquence normale de participation aux sociétés se présente donc comme suit: le jeune couple, au début de sa vie matrimoniale, s'associe avec d'autres couples au sein d'une société multi-familiale; lorsque les enfants de ce couple ont atteint l'âge de travailler, la maisonnée n'a plus besoin de main-d'oeuvre extérieure, et forme une "société familiale"; enfin, lorsque la progéniture du couple s'établit ailleurs, les conjoints reviennent à leur première formule d'entraide, et tentent de s'affilier à une société multi-familiale.

x

Dans la région des Bas, certains individus de soixante-cinq ans organisent encore des convois, et participent à des

sociétés. A cet âge, néanmoins, il devient plus difficile de recruter des convoyeurs. Les individus âgés ont tendance à utiliser la formule du convoi dérégulé (en invitant des proches parents et des amis intimes) de préférence à la formule du convoi réglé. A partir du moment où un individu ne se sent plus capable de remettre les journées qu'il emprunte, ni de participer efficacement au convoi qu'il organise, deux possibilités se présentent. Si l'individu en question possède un certain pécule, il engage des travailleurs pour l'aider à réaliser les tâches les plus difficiles (récolte, labour, bittué) et continue lui-même à administrer ses champs. S'il ne possède aucune réserve monétaire, il se rapproche de la maisonnée d'un de ses enfants, garçon ou fille, il donne à cet enfant les terres qui lui restent et il vit désormais à la charge de cette maisonnée. A notre connaissance, cette solution ne survient jamais avant que l'individu n'ait perdu son conjoint. Lorsqu'un individu se voit réduit à opter pour cette dernière solution, il continue à rendre de menus services à sa maisonnée; jusqu'à sa mort, il soigne les poules, sarcle les jardins et vaque à certains travaux d'entretien.

Cette analyse nous a permis de mieux comprendre les relations dynamiques du système de convoi avec deux aspects importants de l'organisation sociale: l'âge et la structure parentale. Les pages qui vont suivre nous fourniront l'occasion de compléter cette vision dynamique du convoi, non plus en étudiant l'intégration progressive de l'individu au système, mais en décrivant les changements qui affectent l'ensemble de ce système depuis quelques années.

V. CONVOI, ET CHANGEMENTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Depuis quelques années, la population de St-Germain subit malgré elle, une série de changements rapides. Ces chan-

gements, pour la plupart d'ordre technologique et économique, affectent directement les habitudes de travail, la structure de l'emploi et l'institution du convoi.

QUELQUES CHANGEMENTS RÉCENTS

Marie-Galante, depuis les débuts de la colonisation fut sans cesse ballottée par des innovations techniques et par des fluctuations du marché. Comme dans toutes les îles sucrières des Antilles, les guerres, les aventures commerciales des métropoles provoquèrent à Marie-Galante les phénomènes d'adaptation les plus divers. Au cours de la dernière guerre, l'île, qui restait fidèle au régime de Vichy, se vit imposer un blocus par les Alliés. Ce blocus obligea les Marie-Galantais à inventer de nouvelles formes de convoi. Depuis la fin de la guerre, une foule de nouveautés envahirent le marché local et modifièrent les habitudes de consommation: la quincaillerie moderne remplaça les produits "forgés"; le béton, le parpaing et la tôle remplacèrent le bois. Les réchauds et les lampes à pétrole se substituèrent au charbon, aux torches et aux chandelles traditionnels. Nous pourrions multiplier les exemples de ce genre; nous nous contenterons cependant d'insister sur un groupe de changements récents, dont l'influence sur l'évolution du convoi aura été capitale.

Avant que l'usine de Dorot décide, en 1953, de ne plus accepter les cannes à sucre des cultivateurs de St-Germain ceux-ci pouvaient cultiver leurs cannes, les récolter, les livrer à la distillerie sans avoir à quitter la région et sans devoir compter sur une assistance technique de l'extérieur. L'équipement traditionnel suffisait à la tâche. L'entretien de cet équipement était assuré par une série de spécialistes locaux (charrons, menuisiers, forgerons, etc...).

D'ailleurs, avant 1953, aucune route carrossable ne reliait St-Germain au reste de l'île.

Lorsque la distillerie de Dorot ne traita plus que les mélasses de l'usine Grand'Anse, les cultivateurs des Bas n'eurent qu'une solution: acheminer leurs cannes vers cette usine, qui devenait l'unique débouché. Or, Grand'Anse se situe à plus de 14 kilomètres, entre St-Louis et Grand-Bourg. Le transport en charrette sur une telle distance était une aventure peu rentable. Il fallut, pour permettre que les cannes fussent livrées en camion, ouvrir une route carrossable.

L'ouverture de cette route eut des conséquences énormes. Des individus de la région des Bas se portèrent acquéreurs de voitures ou de petits autobus. Le voyage à St-Louis devint une promenade anodine; des familles des Bas se construisirent une case à St-Louis. La charrette à boeufs ne servit plus qu'au transport des cannes du champ jusqu'à la nouvelle route. Avant ces événements beaucoup d'habitants des Bas élevaient un ou plusieurs chevaux. En 1954, on comptait à St-Germain douze chevaux pour dix maisonnées. En 1966, tous ces chevaux avaient été vendus. Du même coup, les forgerons qui avaient été congédiés lors du démantèlement de l'usine Dorot, perdaient une de leurs dernières fonctions et devenaient de simples agriculteurs. Les charrons de leur côté voyaient leur clientèle se clairsemer. Mais, surtout, l'ouverture de la route et l'utilisation du camion permettaient tout à la fois des contacts plus fréquents entre les techniciens des services agricoles gouvernementaux et les habitants: l'usine contrôlait plus directement les colons et de nouvelles techniques agricoles (tracteur, herbicide, etc...) arrivèrent. Ces dernières conséquences eurent un impact immédiat sur l'organisation du travail et de la coopération.

L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES CONVOIS

Lorsque les Alliés imposèrent un blocus à la Guadeloupe au cours de la dernière guerre, les habitants des îles durent s'ingénier à trouver un surplus de ressources alimentaires locales. Marie-Galante, à cette époque augmenta sa production de manioc et exporta en Guadeloupe un surplus de "farine-manioc". En temps normal, la "farine-manioc" est fabriquée par les femmes et les enfants de la maisonnée. Mais avec l'accroissement de la demande, on en vint à créer un nouveau type de convoi, de la catégorie "domaine". Le domaine pour "fabriquer la farine-manioc" n'impliquait que des hommes, comme d'ailleurs tous les autres domaines. Après la guerre, la demande diminua et ce type de domaine devint de plus en plus rare. Mais encore de nos jours, il arrive qu'on organise un domaine pour fabriquer une quantité importante de farine-manioc "gros-grage"¹. La plupart du temps, néanmoins, la farine "ti-grage" est la seule qu'on fabrique et seules les femmes y mettent la main.

Un exemple encore plus récent illustre bien l'influence que peuvent avoir les fluctuations du marché sur les pratiques du convoi: il s'agit de l'introduction des réchauds à pétrole. Les Bas de Marie-Galante fournissaient jusqu'à une date récente la presque totalité du charbon de bois utilisé en Guadeloupe. Les domaines pour "monter les fours à charbon" étaient les plus fréquents des convois. Il arrivait aussi qu'on organise des convois de bitué uniquement pour se procurer la matière première du charbon de bois. Cette dernière pratique a complètement disparu et la fréquence des domaines "pour monter le four à charbon" a considérablement diminué,

¹ La farine "gros-grage", beaucoup moins raffinée que la farine "ti-grage", est fabriquée à l'aide d'une râpe de bois clouté. Par contre, une râpe de pierre peu rugueuse est utilisée pour produire la farine "ti-grage".

depuis que l'usage des réchauds à pétrole s'est répandu, et que l'exportation du charbon vers la Guadeloupe a cessé. La production du charbon ne vise qu'à satisfaire la consommation domestique.

Certains changements technologiques ont affecté encore plus radicalement les pratiques du convoi. Récemment encore, il était entendu qu'un homme devait organiser plusieurs fois au cours de sa vie un domaine pour construire une maison: les maisons se construisaient en gaulettes sur un plancher de terre battue (plus de la moitié des cases sur les Bas sont encore en gaulettes). Depuis 1965, aucune case de ce type n'a été construite. Or, la construction de nouvelles cases en ciment ne se prête en aucune façon à l'organisation d'un convoi. Le matériel s'achète et seul le maçon, assisté à l'occasion par ses clients, a la compétence nécessaire pour mener l'oeuvre à bonne fin.

Les récents changements technologiques ne se soldent pas tous par la disparition de certaines formes de convois. L'introduction du camion pour acheminer les cannes vers l'usine a provoqué au contraire une recrudescence des convois "pour récolter la canne" et probablement aussi la création d'une nouvelle forme de convoi, la société. La canne à sucre, une fois coupée, doit être livrée à l'usine dans les plus brefs délais possibles. Si un cultivateur négligeant laisse reposer ses cannes récoltées au bord de la route pendant plus de trois jours, elles perdront une bonne partie de leur valeur commerciale par suite de dessèchement. Autrefois, un cultivateur avait donc deux jours pour récolter une charge de charrette. La chose était facile, et il n'était pas nécessaire d'organiser un convoi pour la réaliser. Or, depuis l'avènement du camion, le planteur doit récolter une quantité équivalente à cinq charges de charrettes, et ce, dans les mêmes délais. Bien peu d'individus peuvent faire ce travail, et désormais,

presque toute la récolte s'effectue en convoi. Deux solutions divergentes ont été adoptées. Certains groupes domestiques, seuls ou en s'associant avec d'autres groupes homologues, se sont organisés pour effectuer ensemble la récolte de leurs parcelles. Ce nouveau type d'association a reçu le nom de "société", ou de "convoi-société" (se reporter page 29). D'autres habitants ont adopté la vieille formule du convoi réglé. Il est intéressant de remarquer que les individus qui ont adopté la formule "société" terminent généralement leur récolte très longtemps avant la date limite. Au contraire, ceux qui utilisent le convoi réglé travaillent surtout durant les jours qui précèdent la fermeture de l'usine.

VI. LE PASSÉ DES CONVOIS: ORIGINES HISTORIQUES, ET FONDEMENTS SOCIO-CULTURELS

Nous avons pu voir à quel point le convoi, ses formes, ses structures, dépendaient de la technologie et des structures sociales, selon une perspective franchement synchronique. Or, on ne peut conclure sans avoir confronté cette démarche à celle de l'histoire, et plus particulièrement aux travaux d'Herskovits.

Dans un article publié en 1960, Herskovits dénonçait ouvertement l'absence de perspective historique des études antillaises actuelles. Par quelques exemples judicieusement choisis, il démontrait la vanité de certaines analyses récentes et l'illogisme de quelques théories qui ont cours chez les anthropologues de l'aire afro-américaine. Si justifiée que soit cette critique, l'application simpliste d'un schème historique à l'analyse d'un problème comme celui des groupes de travail antillais, conduit à son tour aux pires contradictions.

En 1963, Herskovits citait à l'appui de ses thèses historicistes l'exemple du "combite" haïtien et d'autres groupes de travail antillais, transposition d'institutions africaines en terre antillaise, affirmait-il. Il reliait directement ces institutions au système dahoméen du "Dokpwe". Cette idée, chez Herskovits, n'est pas nouvelle. Il avait écrit dans "Economic Anthropology":

"The West African type of co-operative agricultural work that has been preserved among the peasants of Haiti may be taken as a first illustration"

allégations jamais démontrées par la comparaison des traits spécifiques des institutions antillaises avec ceux des institutions africaines analogues. D'après la description d'Herskovits, le "combite" haïtien ressemble beaucoup aux convois réglés marie-galantais.

DOKPWE ET CONVOI

Or, si nous comparons le convoi au Dokpwe dahoméen, le plus important des systèmes dahoméens d'échange de journées, nous constatons qu'ils n'ont guère de traits communs. Dans les villages dahoméens, le terme "Dokpwe" désigne l'institution dans les cadres de laquelle les membres de la communauté s'entraident en se donnant mutuellement des journées de travail. Quatre tâches importantes motivent le recours au "Dokpwe": défricher un champ, fabriquer un toit, construire les enceintes domestiques et réparer les dépendances du beau-père et de la belle-mère. Le convoi peut être organisé pour une foule de tâches beaucoup moins spécifiques (labour, écobuage, récolte, fabrication de farine-manioc, etc...).

Les activités du Dokpwe sont contrôlées par un chef dont la charge est héréditaire. Ce chef, le Dokpwege, a des pou-

voirs étendus sur tous les jeunes de son village. Quiconque veut travailler en équipe avec plus de trois concitoyens doit obtenir l'autorisation du Dokpwe. Celui-ci convoque lui-même, ou par l'intermédiaire de ses trois assistants: l'asufaga, le légédé ou l'agutaga, ceux qui veulent coopérer. Désobéir à une demande du Dokpwe constitue une grave offense lourdement sanctionnée par la communauté.

On ne trouve dans le convoi aucune trace de cette autorité et de ce système centralisé: chacun organise ses propres convois, sans avoir à demander de permission; par ailleurs, lorsqu'un convoyeur ne remplit pas ses obligations, on ne lui inflige aucune pénalité systématique. Le recrutement des convoyeurs est d'ailleurs beaucoup plus large que pour les travailleurs du Dokpwe. N'importe qui, à partir de l'âge de dix-huit ans, homme ou femme, jeune ou vieux, voisin ou ami d'un village éloigné, riche ou pauvre, peut participer aux convois, alors que, théoriquement, seuls les jeunes gens appartenant au village sont membres du Dokpwe, et peuvent participer au travail collectif.

L'organisation du Dokpwe se charge à la fois de coordonner l'entraide dans le travail, d'assurer le bien-être des membres malades ou invalides, et de procéder à l'enterrement de ses membres. Le convoi n'a aucune de ces fonctions: son seul but explicite est de fournir aux individus de la région le surplus de main-d'oeuvre dont ils ont besoin.

X

Il existe cependant diverses ressemblances entre Dokpwe et convoi. Lorsque le Dokpwe se réunit pour défricher un champ, il arrive souvent que le groupe se scinde en deux factions concurrentes, comme le font les membres d'un convoi de

bitué à Marie-Galante, et le travail s'accompagne de chants et de distributions alimentaires.

X

On peut se demander pourquoi le Dokpwe dahoméen a si peu de points communs avec le convoi ou le combite, alors que la culture dahoméenne a beaucoup influencé les cultures antillaises, d'Haïti à Trinidad, influences qui se retrouvent dans les styles musicaux, les danses, la toponymie, etc... Mais un système d'échange de journées ne se transmet pas d'une génération à l'autre comme un style musical ou des croyances religieuses: un système d'échange de journées n'est pas un complexe culturel autonome qui puisse s'exporter indépendamment du contexte technologique et socio-culturel originel.

Comment le convoi ou le combite pourraient-ils se référer aux mêmes tâches que le Dokpwe alors que la quasi totalité des tâches qui motivent les recours au Dokpwe n'existent pas dans la technologie antillaise? Une des fonctions principales du Dokpwe est de permettre à l'individu de fournir les prestations de travail qu'il doit à ses beaux-parents. Ce genre de prestations formelles n'existe généralement qu'à l'intérieur des sociétés à structure parentale unilinéaire. Comment les convois pourraient-ils remplir cette fonction alors que les structures parentales antillaises sont clairement bilatérales?

Les communautés dahoméennes paraissent fortement organisées. L'autorité y est toujours centralisée et l'appartenance à un village n'est jamais ambiguë. De quelle façon le convoi pourrait-il être soumis à une autorité communautaire centrale s'il n'existe dans les campagnes antillaises aucune structure communautaire définie? Comment les participants des convois pourraient-ils tous venir d'une même communauté, alors que

les frontières communautaires sont pratiquement inexistantes dans les campagnes marie-galantaises, toutes les régions rurales de l'île constituant un seul réseau de voisinage faiblement intégré?

On peut objecter qu'une comparaison limitée au Dokpwe est inadéquate car il existe en Afrique des systèmes d'échange de journées qui ressemblent presque en tous points au convoi, reproche qu'on pourrait renvoyer d'ailleurs à Herskovits.

Dans un livre qu'il écrivait en 1938, Jomo Kenyatta décrivait le système d'échange de journées des Kikuyu d'Afrique de l'Est. Les Kikuyu utilisent deux formes distinctes de coopération. La première, identique en tous points au convoi réglé, permet à quatre ou cinq hommes de se grouper et de travailler tour à tour dans les champs de chacun des participants. La seconde méthode permet à un individu de rassembler pour les mêmes tâches un nombre d'aides bien plus grand: cette seconde méthode n'implique aucune entente collective entre les participants; le groupe qui en résulte travaille dans une atmosphère de fête et le travail s'accompagne de généreuses distributions d'aliments. On reconnaît là le schéma du convoi réglé.

Herskovits rapporte aussi l'existence, chez les Lovedu d'Afrique du Sud, de deux types de groupes de travail: le "legema" et le "khilbe". Le legema rassemble un bon nombre de participants; le travail se déroule dans une atmosphère enjouée pendant que les femmes servent de la bière aux travailleurs. Herskovits attribue une grande signification sociale au "legema". Le khilbe rassemble un très petit nombre de participants qui oeuvrent dans une atmosphère austère, et ce groupe a une fonction purement économique. Encore ici, le parallèle avec les deux formes de convois marie-galantais (régulé, dérégulé) semble frappant. Est-ce dire que les coutumes

du convoi furent transmises d'Afrique et conservées jusqu'à nos jours par la population des Bas? Un exemple suffira à montrer combien la prudence s'impose.

Peu après la prise de possession du Shensi par l'armée rouge, la population du village chinois de Liu Ling se vit aux prises avec les nouveaux problèmes de travail posés par la réforme agraire. Spontanément, les paysans mirent au point trois méthodes d'entraide mutuelle (J. Myrdahl, 1965: 118-231). La première méthode permettait à un groupe très restreint de villageois de s'entendre entre eux et de travailler tour à tour dans les champs de chacun des participants; l'entente collective entre les membres du groupe spécifiait que chacun devait recevoir autant d'heures de travail qu'il en fournissait. En utilisant la seconde méthode qui consistait à inviter individuellement des concitoyens à réaliser une tâche, l'individu pouvait terminer plus rapidement son travail; il devait toutefois remettre à chacun des participants le travail qu'il lui avait fourni. La troisième méthode, très occasionnelle, permettait à un groupe de concitoyens de travailler dans les champs d'un villageois, pour aider celui-ci, et sans attendre de rétribution. La description de ces trois méthodes rappelle tout à fait la description du convoi dérégulé, du convoi réglé et du domaine; elle la rappelle autant que la description des groupes de travail Kikuyu ou Lovedu. Dans ce cas, pourtant, et dans d'autres cas que nous pourrions citer, la filiation historique paraît pour la moins improbable.

X

En réalité le nombre de solutions possibles aux problèmes d'échange de journées est très limité. Une population d'agriculteurs qui choisit de régler ses problèmes de main-d'oeuvre par des échanges volontaires de journées plutôt que par le travail salarié, ou que par des prestations statutai-

res, devra le faire sur une base de "vague" réciprocité, ou de réciprocité stricte. S'ils choisissent un principe de vague réciprocité, les individus donneront leur travail sans compter exactement les efforts qu'ils fournissent et les groupes qui en résulteront ressembleront inévitablement, en cette matière du moins, aux domaines marie-galantais (c'est le cas du "Bee" des Canadiens-français, des groupes de travail Taos ou Zuni, etc...). Si le principe dominant est celui de la stricte réciprocité, deux solutions pourraient être adoptées: ou l'individu se lie à ceux qu'il invite à travailler par un contrat individuel, et négocie avec chacun la façon de rembourser la dette de travail, ou bien il passe une entente collective avec quelques individus; tous s'engagent alors à travailler ensemble dans les champs de chacun, jusqu'à ce que tous aient reçu la même quantité de travail. Dans le premier cas, le groupe suscité ressemble nécessairement au convoi réglé; dans le second cas, il ressemble au convoi déréglé. Seuls les règles de remise, et les détails éthiques de la coopération peuvent varier à l'infini.

Certaines ressemblances secondaires que nous avons évoquées à propos des Kikuyu, des Lovedu et du village chinois peuvent aussi s'expliquer à partir des déterminismes propres à chaque modèle. Ainsi, partout la participation aux groupes fondés sur un contrat collectif est beaucoup plus restreinte que celle des autres groupes. La chose peut se concevoir facilement: celui qui participe au groupe de type "contrat collectif" doit négocier avec tous les participants la séquence des périodes de travail; tous doivent se mettre d'accord ensemble sur l'heure et le lieu de chaque période et il y aura au moins autant de périodes que de participants. Au contraire, un "contrat individuel" se négocie séparément avec chacun des invités, et quel que soit le nombre de participants, la négociation des modalités de remboursement n'aura jamais lieu entre plus de deux personnes. Par contre, les négociations

d'un groupe de type "contrat collectif" feront intervenir conjointement autant de négociations qu'il y aura de participants.

Il en va de même à propos des modes de recrutement: les correspondances entre groupes de travail antillais et africains sont bien difficiles à établir. Dans un système d'échange de journées, le mode de recrutement dépend beaucoup de la "typologie" sociale. Le recrutement passe par les groupes qui existent dans une population: voisinage, groupes d'âge, lignage, parentèle, sociétés secrètes, etc... Chez les Zuni, le recrutement des groupes de travail se fait à l'intérieur des sociétés secrètes, des lignages et des familles (Beaglehole, 1937: 27-31). Dans les villages péruviens, l'organisateur d'un groupe de travail recrute ses travailleurs à l'intérieur de son dème (ayllu), (Adams, 1959: 113-140). Or, l'organisation sociale des communautés d'Afrique Occidentale et des populations antillaises diffère profondément. En Afrique, la communauté fortement organisée, le lignage, le sib, la tribu, les classes d'âge et les sociétés secrètes constituent des éléments essentiels de l'organisation sociale. Aux Antilles, la vie sociale repose en grande partie sur le voisinage, la parenté bilatérale et les liens avec les parents rituels. Comment concevoir, dans ces conditions, que les modes de recrutement soient analogues?

Cette discussion ne permet pas d'affirmer que la filiation africaine des convois soit impossible, mais elle fait ressortir qu'une étude fonctionnaliste des échanges de journées doit précéder toute étude sérieuse de filiation historique.

Et, lorsqu'on se tourne vers l'avenir de l'institution, c'est encore cette approche qui permet les plus sûres évaluations.

VII. L'AVENIR DES CONVOIS

Les quelques exemples qui ont précédé suffisent à démontrer que le système du convoi a subi au cours des dernières décennies des changements importants. Certains convois ont disparu, d'autres ont apparu ou se sont modifiés. On peut se demander comment évoluera l'ensemble du système dans les prochaines années.

Des signes avant-coureurs nous permettent de supposer que le convoi disparaîtra comme méthode courante de coopération, qu'il sera remplacé peu à peu par les coopératives que mettent déjà sur pied les animateurs des services agricoles gouvernementaux, et par de nouveaux spécialistes agricoles.

Nous avons noté au cours de cette étude que la plupart des domaines ont disparu, ou sont en voie de disparaître. Déjà, on a abandonné la pratique du domaine "pour construire maison", du domaine "pour fabriquer la farine-manioc" et le domaine "pour monter le four à charbon" devient de plus en plus rare. Ces pertes n'affectent pas beaucoup le volume total des convois. En fait, la grande majorité des convois se réfère à la culture de la canne à sucre: labour, sarclage et récolte. Mais justement, les innovations technologiques les plus récentes menacent sérieusement ces convois.

L'ouverture de la route carrossable a rendu possible l'utilisation de tracteurs et l'implantation de deux coopératives sur les Bas a concrétisé cette possibilité. Déjà bon nombre de paysans font effectuer leurs labours par les tracteurs de l'usine. L'expansion des coopératives et la multiplication des tracteurs ne peut qu'entraîner à brève échéance la disparition des convois de labour, dont la fréquence a déjà diminué.

L'existence des convois de sarclage se trouve menacée par l'avènement des pompes à herbicide portatives. A l'aide d'une telle pompe, un seul individu peut effectuer en un seul jour, et à prix modique, le même travail qu'un convoi de bonne dimension. Déjà en 1967, la coopérative des Hauts a loué sa pompe à herbicide à des paysans des Bas qui n'ont organisé aucun convoi de sarclage. L'achat d'une pompe à herbicide constituait le premier objectif des deux nouvelles coopératives de la région des Bas.

Restent les convois de récolte de la canne et les convois qui se rapportent à la culture vivrière. Seule l'introduction de récolteuses mécaniques, ou l'adoption de méthodes de coupe plus rationnelles menaceraient l'existence du convoi de récolte. Or, les récolteuses mécaniques viennent tout juste de voir le jour, et leur utilisation comporte de sérieux désavantages; il faudra en tout cas plusieurs années avant qu'elles ne s'imposent. L'adoption d'un sabre plus efficace n'a guère de chance de se réaliser plus rapidement. Une expérience tentée par une usine de Guadeloupe a démontré que les travailleurs agricoles refusaient de modifier leurs techniques de coupe. On peut donc supposer que les convois de récolte resteront chose courante pendant bon nombre d'années. Quant aux convois reliés à la culture vivrière, ils représentent une faible part du volume total des convois (10% seulement des terres sont consacrées aux vivres) mais, on peut prévoir qu'ils subsisteront longtemps encore.

Les terres qu'on utilise actuellement pour la culture vivrière sont, en effet pour la plupart, impropres au labour et les techniques d'écobuage ne se prêtent aucunement à une quelconque mécanisation. Il est donc probable que les convois de bitué et les convois "pour planter les racines" continueront à s'effectuer pendant de longues années. Les convois de sarclage des vivres (il s'agit de femmes) persisteront proba-

blement; les habitants des Bas répugnent à utiliser des engrais ou des herbicides dans la culture des vivres. Aussi longtemps que persistera cette répugnance, les convois de sarclage des vivres seront organisés par les Marie-Galantaises.

On peut donc prévoir que la presque totalité des opérations agricoles ne seront plus réalisées au sein des convois. Des associations plus vastes et beaucoup plus stables, les coopératives, feront disparaître les vieilles méthodes du convoi. Ces associations ne constitueront pas normalement des groupes de travail, mais plutôt des sociétés dont les membres pourront profiter de services mécanisés acquis par un effort collectif. Les deux structures de coopération, celle du convoi et celle de la coopérative ne s'intégreront pas; en 1967, nous avons pu observer que les membres de la première coopérative des Bas ne faisaient pas convoi ensemble. Ils considéraient le convoi et la coopérative comme deux réalités distinctes.

Il semble que le convoi et la coopérative ne constituent pas en fait une alternative. On devient membre de la coopérative tout en continuant d'établir des alliances de travail avec ses voisins, qu'ils soient membres de la coopérative ou qu'ils ne le soient pas. Mais en s'inscrivant à la coopérative, on ouvre la porte à des nouveautés technologiques qui peu à peu élimineront les besoins qui suscitent les convois.

Bibliographie

- BASCOM, W. (1948): Ponapean Prestige Economy. *Southwestern Journal of Anthropology*, 4: 211-221.
- BAUMANN, H. (1928): The division of work according to sex in African hoe culture. *Africa*, 1: 289-319.
- BEAGLEHOLE, E. (1937): Notes on Hopi Economic Life. *Yale University Publications in Anthropology*, 15: 27-31.
- BENNET, J.W. (1968): Reciprocal Economic Exchanges among North American Agricultural Operators. *Southwestern Journal of Anthropology*, 24: 276-309.
- DAS, C.J. (1937): Some notes on the Economic and Agricultural Life of a little-known Tribe on the Eastern Frontier of India. *Anthropos*, 32: 440-450.
- DUNNING, R.W. (1959): Social and Economic Change among the Northern Ojibwa. Toronto, University of Toronto Press, pp.1-217.
- ERASMUS, C. (1955): Work Patterns in Maya Village. *American Anthropologist*, 57: 322-333.
- ERASMUS, C. (1956): Culture Structure and Process: The Occurrence and Disappearance of Reciprocal Farm Labor. *Southwestern Journal of Anthropology*, 12: 444-469.
- EVANS-PRITCHARD, E.E. (1937-38): Economic Life of the Nuer: Cattle. *Sudan Notes and Records*, 20: 209-245; 21: 31-38.
- FIRTH, R. (1939): Economics of the New Zealand Maori. Wellington, Gwen Co., 519p.
- FIELD, M.J. (1943): The Agricultural System of the Manya-Krobo of the Gold Coast. *Africa*, 14: 54-65.
- FINNEY, R.B. (1965): Polynesian Peasants and Proletarians: Socio-Economic Change among the Tahitians of French Polynesia. *Polynesian Society Wellington*, 1-62.
- FORDE, C.D. (1937): Land and Labour in a Cross River Village, Southern Nigeria. *Geographical Journal*, 90: 24-51.
- FOSTER, G.M. (1942): A Primitive Mexican Economy, in: *Monographs of the American Ethnological Society*, New York, pp.29-34.

- GUNDA, B. (1949): Work and Cult among the Hungarian Peasants. Southwestern Journal of Anthropology, 3: 147-164.
- HERSKOVITS, M.J. (1937): Life in a Haitian Valley, Knopf, NY
- HERSKOVITS, M.J. (1938): Dahomey, an Ancient West African Kongdom. New York.
- HERSKOVITS, M.J. (1952): Economic Anthropology, New York. Norton & Co.
- HIATT, B. (1967): The Food Quest and the Economy of the Tasmanian Aborigines. Oceania, 38: 99-123.
- KENYATTA, J. (1938): Facing Mount Kenya, the Tribal Life of the Kikuyu. London.
- LAPLANTE, A. (1972): L'univers marie-galantais, in: J. Benoit. L'archipel inachevé. Presses de l'Université de Montréal, 356p.
- LASSERRE, G. (1961): La Guadeloupe, Etude géographique. Bordeaux, Union française d'impression.
- LECLAIR, E. (1962): Economic Theory and Economic Anthropology. American Anthropologist, 64: 1179-1203.
- MALINOWSKI, B. (1921): The Primitive Economics of the Trobriand Islanders. Economic Journal, 31:1-16.
- MEILLASSOUX, C. (1964): Anthropologie économique des Gouro de Côte d'Ivoire. La Haye. Mouton & Co.
- MURDOCK, G.P. (1936): Rank and Potlach among the Haida. Yale University Publications in Anthropology, 13: 5-8.
- MURDOCK, G.P. (1949): Social Structure. New York, Macmillan & Co.
- MOGEY, J.M. (1948): The community in Northern Ireland. Man, 48: (98) 85-87.
- NAKANE, C. (1967): Kinship and Economic Organisation in Rural Japan, in: Monographs of Social Anthropology, 32:203.
- PROVINSE, J.H. (1937): Cooperative Ricefield Cultivation among the Siang Dayaks of Central Borneo. American Anthropologist, 39: 77-102.
- RICHARDS, A. (1939): Land, Labour and Diet in Northern Rhodesia, an Economic Study of the Benba Tribe. London, Oxford University Press.

- ROMAIN, J.B. (1958): Quelques moeurs et coutumes des paysans haïtiens. Port-au-Prince, Imprimerie de l'Etat, 264p.
- SCHRUBER, R. (1936): Native Cooperation in Togoland. Africa, 9: 485-494.
- SHARP, L. (1934): Ritual Life and Economics of the Yu-Yoront of Cape York Peninsula. Oceania, 5: 19-42.
- SMITH, M.G. (1955): The Economy of the Hausa Communities of Zaria: A Report to the Colonial Social Science Research Council. London, H.M. Stationery Office.
- STEWARD, & al. (1956): The People of Puerto-Rico. The University of Illinois Press.
- UDY, H.S. (1959): Organisation of Work: A comparative Analysis of Production among non-industrial People. New Haven HRAF Press, pp.1-182.
- WAGLEY, C. (1941): Economics of a Guatemalan Village. Memo-ries of the American Anthropological Association, 58: 1-85.
- WILSON, G.L. (1917): Agriculture of the Hidatsa Indian Inter-pretation. University of Minnesota Studies in Social Sciences, 9: 43.
- WOLF, E.R. (1957): Closed Corporate Peasant Communities in Mesoamerica and Central Java. Southwestern Journal of Anthropology, 13: 1-18.

Table des matières

I. MARIE-GALANTE, LA REGION DES BAS ET SES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES.....	5
Les Bas, région marginale	7
Quelques caractéristiques de la structure foncière des Bas	8
Les travaux secondaires des paysans des Bas	11
Les sphères d'échanges économiques	12
II. TACHES AGRICOLES ET EQUIPES DE TRAVAIL.....	14
Les principaux groupes de travail	15
1. Le convoi de labour	15
2. Le convoi de "bitué"	16
3. Le convoi pour creuser les poquets d'ignames ...	17
4. Le convoi de sarclage	18
5. Le convoi de récolte de la canne à sucre	19
6. Le convoi pour "monter les fours à charbon"	20
7. Le convoi de spécialistes	20
Technologie et convoi	22
1. Les tâches qui suscitent toujours un convoi	22
2. Les tâches qui ne s'effectuent jamais en convoi.	23
3. Les tâches devant s'exécuter en un laps de temps limité	24
4. Les tâches qui favorisent la compétition	25
5. Tâches agricoles et phases lunaires	26
6. Le cas du sarclage et des convois "inutiles" ...	27

III.	LES FORMES DE COOPERATION: DOMAINE, CONVOI REGLE, CONVOI DEREGLÉ, SOCIETE.....	28
	Le domaine	29
	Convois réglés et convois dérégés	30
	Les "sociétés"	33
	1. Les sociétés familiales et multi-familiales ..	35
	2. Les sociétés d'engagés	38
	Caractéristiques comparées des sociétés et des convois	39
IV.	LA PARTICIPATION AUX GROUPES DE TRAVAIL, DE L'ADOLESCENCE A LA VIEILLESSE.....	40
	L'apprentissage des travaux agricoles	42
	Les convois "clandestins"	45
	Les convois de jeunes	46
	Au seuil de la vie adulte	47
	Convoi et mode d'union	48
	1. Concubinage instable	50
	2. Concubinage avec résidence	54
	3. Concubinage stable	56
	4. Mariage	57
V.	CONVOI, ET CHANGEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES.....	58
	Quelques changements récents	59
	L'évolution récente des convois	61
VI.	LE PASSE DES CONVOIS: ORIGINES HISTORIQUES, ET FONDEMENTS SOCIO-CULTURELS.....	63
	Dokpwe et convoi	64

VII. L'AVENIR DES CONVOIS.....	71
BIBLIOGRAPHIE	74

TRAVAUX DU CENTRE DE RECHERCHES CARAIRES

- | | |
|--------------------------|--|
| Jean Benoist
et coll. | Les sociétés antillaises. Etudes anthropologiques. 125 p. |
| Jean Benoist | Types de plantations et groupes sociaux à la Martinique. 30 p. |
| Guy Dubreuil | La famille martiniquaise: analyse et dynamique. 25 p. |
| Jean Benoist
et coll. | L'archipel inachevé: culture et société aux Antilles françaises. 354 p.
Presses de l'Université de Montréal, 1972 |
| Norman Clermont | Bibliographie annotée de l'anthropologie physique des Antilles. |
| Louis Allaire | Vers une préhistoire des petites Antilles. |

COLLECTION DE RÉIMPRESSION

- | | |
|-----------------|---|
| no 1 L. Vallée | A propos de la légitimité et de la matrifocalité. 14 p. |
| no 2 R. Bastide | Etat actuel et perspectives d'avenir des recherches afro-américaines. 23 p. |

IMPRIMÉ AU CANADA