

Les cultes du cargo

Frédéric Angleviel

Historien du monde mélanésien

Le terme anglophone de cargo cult laisse sous-entendre qu'une religion synchrétique relativement structurée se développa en Mélanésie entre 1880 et 1980. En fait, les cultes du cargo se basaient sur des rituels et des mythes caractérisés par leur souplesse, leur volatilité et leur adaptabilité à différents groupes humains marqués par leur isolement ; ils furent donc assez nombreux et disséminés dans toute la région. Aussi, plutôt qu'une description détaillée de tel ou tel culte du cargo, nous présenterons leurs principales caractéristiques, sans vouloir y trouver ni une nouvelle religion ni l'expression naïve d'un consumérisme inassouvi.

Des cultes polymorphes popularisés par leur période américaine

Ces cultes étaient fondés sur une croyance de certaines populations mélanésiennes très traditionnelles selon laquelle les marchandises occidentales – dites *cargo* – n'étaient pas des produits de l'industrie humaine mais devaient avoir une origine divine.

Ces cultes reposaient sur un mythe expliquant comment les produits européens étaient inventés par une divinité – créée pour l'occasion – et comment les Mélanésiens pouvaient obtenir ces biens par l'intermédiaire de leurs ancêtres, en devenant les fidèles d'un chef du cargo. Celui-ci avait reçu de cette nouvelle divinité les rites censés permettre l'obtention des biens concernés. Ce système était si souple que, lorsqu'une interprétation du mythe se trouvait ne pas faire venir les biens attendus, elle pouvait être immédiatement remplacée par une autre ; les adeptes de ces cultes considéraient en effet que l'inefficacité de leurs actions ne provenait pas de leur inadéquation avec la réalité, mais du fait qu'ils n'avaient pas su respecter l'ensemble des rites religieux indispensables à l'arrivée du cargo.

La plupart du temps, les attentes des Mélanésiens adeptes des cultes du cargo étaient simples : des conserves de viande, des sacs de riz, des outils métalliques, des vêtements, du tabac. S'y ajoutaient parfois telle ou telle machine plus complexe comme un groupe électrogène. Si les populations concernées étaient proches de la mer, elles attendaient qu'un navire apportât toutes ses richesses. Si elles étaient dans la montagne, elles construisaient une piste d'atterrissage de fortune destinée à recevoir le cargo.

Les cultes du cargo ont été popularisés par les cultes liés au départ des Américains à la fin de la seconde guerre mondiale. En effet, des troupes américaines stationnèrent entre 1942 et 1946 dans des régions isolées de Papouasie ou des Salomon où eut lieu la bataille de Guadalcanal. Elles y arrivaient avec leurs paquetages, des caisses et des caisses de matériel ; tous les jours, elles recevaient des rations alimentaires comportant des aliments inconnus : bœuf en gelée, œuf en poudre, barres chocolatées, ananas en conserve ainsi que des cigarettes et de l'alcool. Par ailleurs, elles distribuaient généreusement dollars et produits alimentaires aux Mélanésiens qui travaillaient pour elles comme manœuvres, guides, voire auxiliaires. Lorsque les Américains quittèrent

quasiment toutes leurs bases avancées dans le Pacifique sud en 1946, le silence retomba sur les nombreux camps disséminés dans l'intérieur des terres. Nombreux furent alors les cultes du cargo destinés à faire revenir les G.I. américains... et leurs richesses.

Le rapport des Mélanésiens aux biens matériels s'avère plus complexe qu'un simple désir d'acquisition et d'accumulation ; il s'inscrit dans le réseau des relations sociales créatrices de sociabilité communautaire et de prestige entre les groupes. Le cargo attendu représentait rarement une nécessité économique, du fait que les sociétés concernées pratiquaient une agriculture vivrière dans le cadre d'une économie d'autarcie. Le cargo était donc un enjeu de pouvoir entre les *bigmen* traditionnels et avait pour fonction de revaloriser le statut des autochtones vis-à-vis des nouveaux arrivants.

Une influence déterminante des religions traditionnelles

Les nombreuses études qui ont porté sur ce phénomène mi-religieux mi-social ont été réalisées essentiellement par des anthropologues, d'où l'importance donnée à l'aspect sociétal par rapport à l'explication religieuse de ces cultes. Nombreux furent les missionnaires confrontés sur le terrain à ces cultes qui recrutaient souvent des chrétiens déçus que leur nouvelle foi ne leur apportât pas toutes les richesses des Blancs : ils minorèrent leur dimension religieuse et leurs liens évidents avec les cultes traditionnels pour n'en retenir que l'expression maladroite d'un désir de consommation d'individus vivant en marge de la civilisation industrielle. De fait, certains cultes du cargo intégraient la religion chrétienne dans leur démarche, affirmant que la foi en Jéhovah ouvrait la route du cargo alors que d'autres cultes demandaient à leurs adeptes de renoncer au christianisme et déclaraient que le secret du cargo reposait dans la religion traditionnelle.

Dans un cas comme dans l'autre, il est évident que les religions traditionnelles non seulement reflétaient les valeurs sociales des différents groupes, mais dominaient toute la vie intellectuelle : à côté d'une connaissance empirique très efficace dans les domaines de l'agriculture et de la chasse, les Mélanésiens s'appuyaient dans leur compréhension du monde sur une connaissance sacrée révélée par leurs divinités. Les mythes explicitaient alors tous les phénomènes naturels incompréhensibles à des individus vivant dans des sociétés traditionnelles. Tout naturellement, les cultes du cargo se développèrent en respectant cette vision du monde.

Mircea Eliade s'intéressa aux cultes du cargo en 1962 et les replaça dans une perspective générale d'histoire religieuse. Aussi, il considère que ces cultes sont une forme de syncrétisme entre le christianisme et les religions traditionnelles. Pour lui, ils ne représentaient pas une marque de tension entre la tradition et la modernité, mais une expression positive de renouveau spirituel. Il y voyait donc une vie religieuse créative puisqu'elle intégrait les apports du christianisme aux expériences religieuses ancestrales. Garry Trompf considère quant à lui que les cultes du cargo permirent essentiellement une réactualisation des religions anciennes et que leur disparition dans les années quatre-vingt au profit des nouvelles églises prouve la nécessité de réinterprétation du message christique par les Mélanésiens vivant loin des rares centres urbains, eux-mêmes périphériques par rapport aux centres de production des biens occidentaux symbolisés par la ville australienne de Sydney.

Une périodisation fluctuante des cinq principales formes du cargo

Partout où il y eut une réciprocité convenable, il n'y eut pas de culte du cargo. Là où les Mélanésiens et les Européens étaient en situation conflictuelle, il fallait rétablir l'ordre social et l'ordre cosmologique. Souvent, la première manifestation du cargo considérait que la faute incombait aux Papous, dont les ancêtres auraient préféré l'arc au fusil. Bien vite, les missions constituèrent le dernier recours. Les indigènes espéraient découvrir à travers le christianisme les mystères et les secrets des Blancs. Pour Mondher Kilani : « La conversion n'est pas le fait des missionnaires – qui en sont les premiers étonnés – mais d'une lecture de la nouvelle religion dans les termes d'un ordre culturel fondé sur le culte "héroïque" des ancêtres » (p. 129). Plus tard, les Blancs furent assimilés aux catastrophes naturelles imprévisibles et le culte du cargo devint une manière de tourner cette réalité. Si la plupart des régions ne connurent que certaines formes des

cultes du cargo, il apparaît néanmoins que ces dernières peuvent être classées et, surtout, que l'évolution des rapports entre les autochtones et le monde occidental entraîna l'apparition successive de cultes du cargo très différents.

Les premiers cultes furent généralement liés à l'arrivée des premiers explorateurs occidentaux ou des premiers écumeurs de plages, les *beachcombers*. On leur demande d'intercéder auprès des ancêtres pour amener en grande quantité les biens inconnus qu'ils avaient introduits en quantités infimes aux fins fonds des vallées, quitte à donner le nom de l'un de ces derniers à la divinité créée pour l'occasion.

Puis, l'arrivée des missionnaires et de leurs malles remplies d'objets hier inimaginables créa d'autres formes de culte lorsque des indigènes considéraient que les prêtres ou les pasteurs ne partageaient pas suffisamment leurs trésors. Parfois, ces cultes furent propagés par des catéchistes insuffisamment formés qui estimaient en toute bonne foi que le cargo arriverait lorsque l'ensemble des païens se seraient convertis. Ces pratiques facilitèrent d'abord la diffusion du christianisme avant de lui porter préjudice, les autochtones considérant au bout d'un certain temps, non pas qu'on les avait induits en erreur, mais que les missionnaires gardaient pour eux le cargo.

La troisième émanation du cargo se développa dans l'entre-deux-guerres, lorsque la colonisation se fit plus âpre et que les frustrations l'emportèrent sur l'espoir. Les efforts des autochtones pour trouver un *modus vivendi* équitable à leurs yeux avec les Européens avaient échoué. En effet, les colons avaient obtenu, des puissances coloniales, des terres sur lesquelles ils faisaient travailler essentiellement des engagés en provenance d'autres régions de la Mélanésie, sans pour autant que les propriétaires terriens traditionnels ne reçussent les compensations qu'ils espéraient. Il fut souvent dit que les Mélanésiens et les missionnaires avaient rempli leur part du contrat, mais que le cargo était détourné par les commerçants européens qui avaient le contrôle des bateaux. Il fut même dit que lorsque les bateaux quittaient « Sydney », port mythifié par l'importance du trafic qui en partait pour la Mélanésie, des marins descendaient dans les cales avec des pinceaux et rayaient les noms des indigènes inscrits sur les caisses, afin de les remplacer par les noms de firmes commerciales.

La quatrième forme de culte du cargo est liée à la période américaine, ou plutôt au départ des Américains en 1946. Ils avaient soudainement déversé dollars et biens divers sur les populations locales et quitté leurs camps tout aussi soudainement, laissant des pistes d'aviation destinées à retourner à la brousse et des « demi-lunes », c'est-à-dire des habitations en tôle adaptées au climat et à l'humidité de ces régions. Qui plus est, lorsque les derniers militaires américains partirent, ils distribuèrent généreusement les très nombreux cartons de rations ou d'approvisionnement divers – touques de pétrole, tentes, petits outils – qu'ils ne pouvaient pas emporter dans leur pays d'origine. Pour la première fois, le cargo était arrivé, sans explication logique pour les insulaires. Or, il était parti sans plus d'explication. De nombreux groupes mélanésiens firent tout leur possible pour le faire revenir : entretien minutieux de pistes d'aviation abandonnées, construction d'avions en bois afin de faire revenir leurs homologues, exercices militaires réalisés par des autochtones armés de fusils en bois et dirigés par d'anciens auxiliaires.

Après la seconde guerre mondiale, la transformation des rapports coloniaux et l'apparition progressive d'une certaine modernité dans l'intérieur des vallées amenèrent les formes du cargo à se simplifier et à se fondre peu à peu dans les revendications sociales. Les derniers mouvements s'avèrent politisés et participèrent, à leur manière, à la marche vers l'indépendance de ces pays. Parfois, ils s'appuyaient sur une volonté de restauration du paganisme, œuvre de contestation qui fut généralement contrecarrée par le travail des missionnaires.

Le rôle politique indéniable des mouvements cargoïstes

Ces mouvements constituent pour certains une forme rudimentaire de « nationalisme » révolutionnaire, une première expérience de groupes humains souhaitant renouveler complètement l'ordre du monde afin de se libérer de la domination européenne. Certains mouvements minoritaires caressèrent même l'espoir de tuer les Occidentaux ou, pour le moins, de les chasser de

Mélanésie. Partout, les mouvements cargoïstes s'avèrent très conservateurs et ce n'est pas un hasard s'ils perpétuaient les traits essentiels de l'ancien mode de vie des groupes mélanésiens. Comme le rappelle Peter Lawrence, « il représentait l'effort des indigènes pour maintenir leur position dominante dans l'ordre cosmique afin que les relations entre les êtres humains et les relations entre ceux-ci et les êtres supra-humains gardent leur équilibre harmonieux » (p 278). L'obsession du cargo se développa dans une grande partie de la Mélanésie pour deux raisons : la volonté d'accéder aux nouveaux biens économiques et la volonté de préserver sa dignité. En effet, si le cargo et son secret demeuraient inaccessibles aux autochtones, ils se trouveraient relégués dans une position d'infériorité.

Et, de fait, ces cultes du cargo exprimèrent souvent le mécontentement de leurs adeptes devant la place qui leur était faite dans des sociétés coloniales. Aussi, ces cultes eurent, selon le point de vue des autorités coloniales d'antan, une influence perturbatrice dans certaines parties isolées des colonies hollandaises comme la Papouasie du Nord-Ouest et des colonies australiennes comme la Papouasie-Nouvelle-Guinée ou les Salomon. Les sanctions prévues à cet égard, comme en Nouvelle-Guinée australienne où l'exercice de ces cultes pouvait constituer un délit pénal passible d'une peine pouvant aller jusqu'à six mois d'emprisonnement, eurent souvent l'effet inverse et participèrent à donner aux cultes du cargo un parfum d'interdit, de nouveaux adeptes et, surtout, une reconnaissance internationale que n'ont pas les nombreux cultes traditionnels encore en cours en Mélanésie du Nord-Ouest.

Partout, les initiateurs et les responsables de ces cultes furent des autochtones, souvent déjà détenteurs d'une certaine autorité dans les premiers temps : chefs traditionnels, anciens catéchistes chrétiens. Lors des derniers mouvements cargoïstes, les « hommes nouveaux » furent plus nombreux. Il s'agissait, la plupart du temps, de personnes qui avaient côtoyé à un moment ou à un autre des Occidentaux : anciens dockers, anciens militaires, anciens magasiniers.

Lorsqu'ils utilisèrent des Européens, c'était en tant qu'intermédiaires capables de leur ouvrir la route du cargo ! C'est ainsi que Peter Lawrence fut confronté en 1949 en Nouvelle-Guinée, chez les Garia de la province Madang, au fait que, puisque sa mère résidait à Sydney, il devait savoir comment faire venir de cette ville le cargo, pour lui et pour les populations qui l'avaient accueilli. Régulièrement, la rumeur courait que sa mère était arrivée sur la côte avec le cargo et qu'il fallait construire une piste d'aviation pour permettre à ces richesses d'arriver dans l'intérieur sans être accaparées au passage par les populations de l'arrière-pays. Cela nous rappelle que les cultes du cargo étaient l'émanation des groupes les plus isolés, qui ne connaissaient pas le travail salarié comme les tribus mélanésiennes de la côte et qui avaient souvent l'impression que les biens occidentaux étaient confisqués par ces mêmes cousins du bord de mer.

Avec le temps, les mouvements cargoïstes servirent de ponts entre des groupes linguistiques différents, permettant une première ouverture des tribus mélanésiennes à l'Autre, qui était tout simplement le groupe humain habitant la vallée voisine. De même, les chefs du cargo durent développer une doctrine capable de dépasser les autonomismes locaux, ce qui fut possible grâce à l'apparition de rites et de tabous acceptables par tous et grâce à leur autorité naturelle, nécessaire pour assurer parmi leurs adeptes la discipline indispensable au dépassement des particularismes.

Le retour à la coutume des « John Frum » de Tanna

La seule des colonies françaises touchée par les cultes du cargo fut le condominium franco-anglais des Nouvelles-Hébrides. Après une première étude due à l'anthropologue colonial Jean Guiart, le géographe Joël Bonnemaison a su faire revivre l'épopée des « John Frum » dans son magnifique ouvrage *La Dernière Ile*. A partir de 1938, un inconnu apparut le soir sur la place de danse de Lamatekërek, dans l'île de Tanna. La peau relativement claire, portant une veste militaire, il se mit à soigner les malades avec une seringue dont on ne le voyait jamais se servir. Lorsqu'il commença à être connu, il disparut brusquement.

Quelque temps plus tard, alors que la rumeur avait fait le tour de l'île, il revint et il donna son nom : John Frum. Son visage restait indiscernable, mais ses discours en langue locale interpellèrent ses

auditeurs : les Blancs allaient partir, l'île serait réunifiée avec celles d'Erromango et d'Anatom, les vieux redeviendraient jeunes, le travail cesserait sur les jardins vivriers. Pour que cette parousie eût lieu, quatre conditions étaient nécessaires : chasser les Blancs de Tanna, les renvoyer des autres îles des Nouvelles-Hébrides, jeter la monnaie européenne et restaurer les coutumes traditionnelles. Le nom même de John Frum reçut une explication : John venait de Jean-Baptiste, annonciateur de l'arrivée du Christ ; Frum venait de l'anglais *broom* qui signifie balai.

Ses adeptes étaient les insulaires christianisés de la côte qui n'appréciaient pas toujours les nombreuses obligations que leur imposaient leurs pasteurs presbytériens. Le mouvement apparut au grand jour le 16 avril 1941 : les autochtones dépensèrent dans la journée toutes leurs économies et informèrent la dizaine de colons de l'île qu'ils refuseraient désormais tout travail salarié sur leurs plantations. Le 11 mai, survint un fait considéré comme plus grave : seuls huit Mélanésiens allèrent aux offices presbytériens. Ce « dimanche fatal » amena le résident britannique, d'origine écossaise comme les missionnaires, à s'engager dans une politique de répression qui allait durer dix-sept ans. Dès 1941, le village de Lamatekerek fut brûlé, les « responsables » furent emprisonnés, il fut interdit de prononcer le nom de John Frum.

Un pasteur autochtone presbytérien, Nambas, fit rebondir l'affaire en réinventant le mythe de John Frum : il aurait d'abord vécu dans son village d'Ipeukel, y aurait laissé ses trois fils, puis se serait rendu à Lamatekerek. Nambas donna au mouvement un véritable corps de doctrine et une idéologie plus subversive envers le monde colonial. Le résident écossais le fit arrêter, mais la prophétie continua à se répandre à travers les rêves de ses fidèles. Dès qu'un leader était arrêté, de nouveaux prophètes surgissaient. Bientôt, les exilés dans la capitale répandirent une nouvelle étonnante : John Frum était américain.

En 1943, le Nord de Tanna entra à son tour dans le « John Frumisme » en élaborant sa propre version du mythe et en poussant un chef influent à entreprendre la construction d'une piste d'aviation. Pour la première fois, quand le résident envoya des miliciens arrêter le chef Nelawiyang, celui-là ne se laissa pas arrêter. Un renfort de police accompagné par deux officiers américains arrêta quarante-six adeptes de John Frum. Après la guerre, les résidents continuèrent à réprimer les manifestations de ce culte du cargo jusqu'en 1957, année où le pouvoir colonial considéra qu'il lui était plus simple de s'accommoder des John Frum que d'entretenir ce mouvement en multipliant les martyrs. Quant à l'église presbytérienne, elle accepta progressivement un certain nombre de pratiques traditionnelles, en particulier l'absorption nocturne du kava. Dès lors, le mouvement se constitua en société religieuse dont le but principal était de garder la parole de John Frum. J. Bonnemaïson montre enfin que « l'essentiel dans le rêve John Frum n'est pas l'attente millénariste du "cargo", mais le libre choix de cette société qui produit un nouveau système d'images et de mythes pour se construire autrement » (p. 300).

En conclusion, ces cultes du cargo s'apparentent aux cultes millénaristes de l'Europe médiévale ou aux cultes messianiques de l'Afrique noire contemporaine par le fait qu'ils témoignent de l'impression d'impossibilité pour des groupes humains d'accéder à un moment donné aux biens matériels auxquels ils aspirent. La survalorisation du phénomène religieux avait donc pour objectif visible de créer par des moyens nouveaux les conditions favorables à l'arrivée d'une ère d'abondance. En cela, les cultes du cargo échouèrent. Mais, à côté de cette fuite dans l'imaginaire qui fait apparaître les adeptes des cultes du cargo comme des « réactionnaires » coupables de refuser le monde moderne, tous ces nouveaux mythes introduisant un homme blanc « démythifié » dans l'ordre cosmologique ancien redonnèrent confiance aux populations mélanésiennes concernées et leur permirent de franchir le cap du passage de la vie ancestrale à l'intégration progressive d'une part acceptable par tous de la « modernité ». Aujourd'hui, les cultes du cargo ont quasiment disparu et les églises indépendantes qui se sont multipliées en Papouasie depuis les années quatre-vingt semblent constituer la nouvelle forme de réponse donnée par les populations mélanésiennes les plus isolées vis-à-vis de l'incompréhension mutuelle qui existe parfois entre celles-ci et les gouvernements autochtones nés après la vague d'indépendance (1975-1980) qui enleva aux Occidentaux leur position centrale dans l'univers politique régional.

Février 2004
Copyright Clio 2021 - Tous droits réservés

Bibliographie



La dernière île (Tanna)
Joël Bonnemaison
Arlea, Paris, 1986



Un siècle et demi de contacts culturels à Tanna. Nouvelles-Hébrides
Jean Guiart
In Société des Océanistes, n°5
Société des Océanistes, Paris, 1956



Le culte du cargo
Lawrence Peter
Fayard, Paris, 1974



Melanesian Religion
Trompf Garry
Cambridge university press, Cambridge, 1991



The Trumpet Shall Sound: a study of "cargo" cults in Melanesia
Worsley Peter
Paladin, Londres, 1970