

ALIOU SALL ET PIERRE MORAND

PÊCHE ARTISANALE ET ÉMIGRATION DES JEUNES AFRICAINS PAR VOIE PIROGUIÈRE

AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES, LES ARRIVÉES DE PIROGUES CHARGÉES DE JEUNES MIGRANTS AFRICAINS SUR LES PLAGES DES ÎLES ESPAGNOLES DES CANARIES, AU LARGE DE L'AFRIQUE DE L'OUEST, ONT SUSCITÉ MANTES INTERROGATIONS. ON ANALYSERA ICI LE RÔLE JOUÉ PAR LES COMMUNAUTÉS DE PÊCHEURS ARTISANS AFRICAINS. CES PÊCHEURS, TRÈS DYNAMIQUES ET TENANT UNE PLACE IMPORTANTE DANS L'ÉCONOMIE OUEST-AFRICAINE, ONT ACQUIS AU COURS DE LEUR HISTOIRE DES CAPACITÉS QUI LES ONT EN QUELQUE SORTE PRÉPARÉS À FOURNIR UN APPUI EFFICACE À LA MIGRATION PAR VOIE MARITIME. ON DÉCRIT AUSSI PAR QUEL ENCHAÎNEMENT D'ÉVÉNEMENTS LES FILIÈRES MIGRATOIRES EN SONT VENUES À FAIRE APPEL À LEURS SERVICES. MAIS IL APPARAÎT AUSSI QUE LES PÊCHEURS ARTISANS NE SONT PAS LES ORGANISATEURS DE CE PHÉNOMÈNE ET NE FOURNISSENT PAS NON PLUS LE GROS DES EFFECTIFS MIGRANTS.

Depuis les années 2000, des milliers de jeunes gens, majoritairement originaires d'Afrique subsaharienne, tentent de rallier les îles Canaries par la mer¹. Ce phénomène très médiatisé suscite de nombreuses spéculations quant à ses origines et à son déroulement. L'hypothèse d'une crise de la pêche artisanale qui pousserait les jeunes des communautés de pêcheurs à partir vers l'Europe est souvent évoquée². Pour certains, cette activité, restée trop archaïque, ne serait plus à même d'offrir un avenir aux jeunes des pays côtiers. Pour d'autres, les ressources en poisson des côtes d'Afrique ont été excessivement exploitées et sont en voie d'épuisement, ce qui expliquerait que la pêche ne nourrit plus son homme, lequel serait alors poussé à l'exil³. Et certains auteurs de préciser que cette dégradation des ressources halieutiques résulte de l'activité des flottes de pêche étrangères, en particulier européennes, dans

les eaux des pays côtiers d'Afrique de l'Ouest⁴. Ce point de vue place ainsi l'Europe à l'origine d'une émigration clandestine dont elle se plaint tant.

Ces hypothèses doivent être confrontées aux réalités de la pêche artisanale en Afrique de l'Ouest, qui a connu un développement rapide depuis un demi-siècle, qui produit aujourd'hui une quantité très importante de poisson, parfois davantage que la pêche industrielle, et qui ne connaît pas de baisse sensible de production dans les deux pays leaders que sont le Sénégal et la Mauritanie⁵. Ce tableau s'accorde mal avec l'hypothèse d'une crise massive de la pêche – ou de l'emploi dans la pêche – qui pousserait, à elle seule, des milliers de jeunes pêcheurs à l'exil. Pourtant, il est bien certain que la pêche joue un rôle dans l'émigration par voie maritime, puisque la majorité des voyages sont effectués sur des pirogues de pêche que seuls des pêcheurs expérimentés peuvent maîtriser en haute mer.

Tous ces éléments incitent à la prudence dans l'analyse des relations entre pêche et émigration. On examinera ici en premier lieu les dimensions sociales, économiques et technologiques de la pêche artisanale qui relie ce secteur avec l'émigration par voie maritime. On reprendra ensuite le déroulement des événements de ces quatre dernières années, avant de proposer un bilan de l'implication des gens de la pêche artisanale dans ce phénomène migratoire. Pour cela, on s'appuiera sur les données collectées par plusieurs enquêtes monographiques et statistiques réalisées entre avril 2007 et janvier 2008 dans les plus grandes communautés de pêche du Sénégal, à M'Bour et à Saint-Louis, sur les pêcheurs, leur métier et leurs activités « autres » – telles que le commerce ou le convoiement d'émigrants. Les informations issues de ces

1. Les arrivées aux Canaries de migrants par voie maritime sont suivies par les autorités espagnoles : 9 900 en 2002, 8 400 en 2004, 4 700 en 2005, 31 000 en 2006, 11 400 en 2007 (à la date du 10 décembre 2007).

2. La notion de pêche artisanale qualifie en Afrique les pêcheries développées par les populations locales, essentiellement sur la base de leur savoir-faire (construction de pirogues en bois) et de leur propre capacité d'investissement. Ces pêcheries sont encore largement dans une situation d'économie informelle et ne nécessitent pas d'infrastructures portuaires.

3. Y. Mbengue et Y. Prévost, « Sauver la pêche artisanale et lutter contre l'émigration des jeunes », *Magazine du bureau régional de la Banque mondiale à Dakar*, n° 5, 2006, p. 18.

4. S. Lafranière, « Europe takes Africa's fish, and boatloads of migrants follow », *New York Times*, 14 janvier 2008.

5. « De 150 000 tonnes en 1981, les débarquements de la pêche artisanale [au Sénégal] ont progressivement augmenté jusqu'en 1987, [puis] ont stagné jusqu'en 1995 aux alentours de 220 000 tonnes [...]; la progression des captures a [ensuite] repris pour atteindre 360 000 tonnes en 2001 » selon M. Barry *et al.*, *Bilan de la recherche agricole et agroalimentaire au Sénégal*, Dakar, Isra, Cirad, 2005. Ce niveau se maintient jusqu'en 2007 (361 000 tonnes) selon les chiffres encore officiels de la Direction des pêches du Sénégal. En Mauritanie, la production artisanale annuelle est de l'ordre de 80 000 tonnes, en hausse constante depuis vingt ans.

enquêtes, rapprochées de monographies d'autres auteurs⁶, et analysées à l'éclairage des statistiques publiques sénégalaises et mauritaniennes sur le secteur pêche, permettent de préciser la nature des relations entretenues par la pêche artisanale ouest-africaine – très largement dominée par les communautés sénégalaises – avec le phénomène migratoire.

**LA PÊCHE ARTISANALE OUEST-AFRICAINE, UN SECTEUR
DYNAMIQUE ET OUVERT**

La pêche artisanale, en Afrique de l'Ouest en général et au Sénégal en particulier, se caractérise par son très grand dynamisme. On souhaite montrer ici que c'est par ce dynamisme, et non du fait d'un état d'arriération ou de récession, que la pêche est entrée en résonance avec les phénomènes migratoires vers l'Europe, ce qui l'a conduit finalement à jouer un rôle clé dans les aspects les plus spectaculaires, et parfois les plus dramatiques, de ce mouvement.

Le secteur a en effet connu une croissance rapide durant toute la deuxième moitié du ^{xx}e siècle ; il y a aujourd'hui 20 000 pirogues sur les côtes ouest-africaines, et l'effectif a été multiplié par six au moins entre 1950 et 2000⁷, ce qui permet de penser, compte tenu de l'augmentation de la taille des pirogues et des équipages, que la croissance annuelle moyenne du nombre de pêcheurs a été durant la période de l'ordre de 4 % à 5 %, ce qui est bien supérieur à la croissance générale des populations rurales en Afrique de l'Ouest sur la même période, que l'on situe généralement entre 1,7 % et 1,9 %⁸. La pêche artisanale est aujourd'hui l'un des secteurs économiques les plus importants de la région, aussi bien en création de richesses qu'en poids social : au Sénégal, le recensement de 2005 comptait 59 500 pêcheurs artisans, et 600 000 personnes ayant un emploi lié au secteur, soit environ 15 % de la population active⁹.

Cette croissance de la pêche artisanale ne s'est pas faite à partir des seuls groupes traditionnellement attachés à cette activité¹⁰. Elle a été alimentée par l'apport d'autres groupes côtiers, à l'origine plutôt tournés vers l'agriculture et qui se sont reconvertis « sur place » à une pêche commerciale à plein temps, plus rémunératrice¹¹. Des migrants sont également venus de *l'hinterland*. En effet, au cours des récentes décennies, le monde paysan d'Afrique de l'Ouest (et notamment celui du Sénégal) a connu de nombreux chocs défavorables qui ont poussé sa jeunesse à partir à la recherche de travail. La pêche, beaucoup plus prospère et souvent demandeuse de main-d'œuvre, a constitué pour ces jeunes une destination d'accueil. À travers un itinéraire d'apprentissage individuel passant par l'occupation de petits emplois à terre sur les débarcadères de pêche et parfois par le mariage avec des filles de pêcheurs, beaucoup

de jeunes ruraux, fils d'agriculteurs, ont intégré les communautés de pêcheurs marins. C'est ainsi qu'à M'Bour, la deuxième grande cité de pêche du Sénégal, 30 % des pêcheurs en activité déclarent des origines familiales totalement hors du milieu pêcheur¹². Ceci illustre le haut degré d'ouverture sociale de la pêche, une ouverture en accord avec la représentation du milieu marin qui prévaut chez les groupes pêcheurs leaders, tels que les « guet ndariens¹³ » : selon eux, la mer est un espace ouvert et sans frontière qui appartient à tout le monde, c'est-à-dire de fait aux hommes courageux qui sont prêts à l'affronter¹⁴.

Certaines innovations technologiques ont aussi favorisé l'accueil dans la pêche de jeunes sans tradition maritime. La senne tournante coulissante, introduite au Sénégal en 1972 avec l'appui de la FAO (Food and Agriculture Organization), est un engin très lourd, qui nécessite une main-d'œuvre vigoureuse et nombreuse (16 personnes au moins). Dans les années 1980, cette évolution technique a permis à de nombreux jeunes issus du bassin arachidier sénégalais d'utiliser la pêche comme étape vers l'Europe : le pécule amassé en travaillant sur les pirogues ou les débarcadères permettait de payer un billet d'avion pour l'Italie – à l'époque, l'obstacle au voyage était financier et non pas administratif. En Mauritanie, c'est l'introduction, à la fin des années 1980,

6. S. Kandé, *Le Phénomène de l'émigration clandestine des acteurs de la pêche artisanale vers les îles Canaries en Espagne : le cas de Elinkine dans la région de Ziguinchor au Sénégal*, mémoire de diplôme des Hautes études en pratiques sociales, Paris, Université Paris 3, Collège coopératif de Paris, 2007.

7. Estimation pour six pays (Mauritanie, Sénégal, Guinée, Guinée-Bissau, Cap-Vert et Gambie), selon P. Chavance, « Pour une reconstruction d'un demi-siècle d'évolution des pêcheries en Afrique de l'Ouest », in P. Chavance et al. (dir.), *Pêcheries maritimes, écosystèmes et sociétés en Afrique de l'Ouest : un demi-siècle de changement*, Dakar, Actes du Symposium International de Dakar, 2002, p. 13-130.

8. A. Quesnel, « Population et devenir des agricultures africaines », in F. Gendreau, P. Gubry et J. Véron (dir.), *Population et environnement dans les pays du Sud*, Paris, Karthala, Ceped, 1996.

9. A. Sall, M. Dème et P.-S. Diouf, *L'Évaluation des emplois dans les pêcheries artisanales maritimes sénégalaises*, Dakar, Bureau du programme marin pour l'Afrique de l'Ouest du WWF, 2006.

10. On citera ici les Guet Ndariens de Saint-Louis et les Lebu de la Presqu'île du Cap-Vert et de la Petite Côte. Voir J.-P. Chauveau, « Une histoire maritime africaine est-elle possible ? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la côte occidentale depuis le xv^e siècle », *Cahiers d'études africaines*, vol. 26, n° 1-2, 1986, p. 173-235.

11. P. Morand, O. I. Sy et C. Breuil, « Fishing livelihoods : successful diversification, or sinking into poverty ? », in B. Wisner, C. Toulmin et R. Chitiga (dir.), *Towards a New Map of Africa*, Londres, Earthscan Publications, 2005, p. 71-96.

12. Données originales non publiées. Enquête réalisée en avril 2007 auprès d'un échantillon de 87 pêcheurs.

13. Habitants ou originaires de Guet Ndar, le quartier pêcheur de la ville de Saint-Louis, au nord du Sénégal.

14. A. Sall, « Loss of biodiversity : representation and valuation processes of fishing communities », *Social Science Information*, vol. 46, n° 1, 2007, p. 153-187.

du pot pour la pêche au poulpe, un engin qui ne demande aucune qualification, qui a permis l'insertion dans la pêche de nombreux jeunes ruraux venus de tout le Sahel, pays voisins inclus. Ce phénomène est venu s'agréger à d'autres mouvements convergents vers la ville de Nouadhibou : dès les années 1970, l'activité des usiniers européens – acheteurs, conditionneurs et exportateurs de poisson – avait attiré dans cette ville frontière du Nord de la Mauritanie des pirogues de pêcheurs artisans en provenance du Sénégal, du Bénin et du Ghana. Par la suite, des migrants ouest-africains de toutes origines sont venus à Nouadhibou pour travailler dans la pêche, en mer et à terre, sur les quais de débarquement et dans les usines. Pour beaucoup d'entre eux, il s'agissait là d'une étape dans leur chemin de migration vers l'Europe, puisque Nouadhibou n'est séparé de l'Espagne (en fait, des îles Canaries) que par quelques centaines de kilomètres d'océan. Le passage vers Las Palmas se faisait alors à bord des bateaux de pêche industrielle, au terme de quelques mois ou de quelques années d'attente, le temps de décrocher un embarquement sur un bateau espagnol.

En dehors du contexte très particulier de Nouadhibou, les embarquements sur les bateaux de pêche industriels européens se sont faits surtout parmi les communautés de pêcheurs, les incitant à s'internationaliser. En particulier, dès les années 1970, les communautés de pêcheurs des côtes sénégalaises (Lebu de Kayar, de M'bour et de Hann, Sérères Niominka de Bassoul et de Dassilamé) ont été sollicitées pour fournir de la main-d'œuvre aux thoniers français en campagnes sur l'Atlantique et l'océan Indien. Certains pêcheurs sénégalais ont d'ailleurs séjourné dans les ports d'attache des flottilles, à Lorient, Sète et Concarneau – notamment pour y effectuer les travaux d'entretien des bateaux hors campagne. Puis, dans les années 1980, ce sont les palangriers congélateurs espagnols qui ont recruté des pêcheurs sur la Petite Côte sénégalaise pour des marées très longues, atteignant six mois et parvenant jusqu'aux abords des côtes australiennes¹⁵. Il faut aussi mentionner le phénomène des « bateaux ramasseurs » congélateurs, en pleine expansion depuis les années 1990. Ces bateaux industriels coréens font escale devant Saint-Louis pour embarquer, à l'aide de grues et de cordes, jusqu'à 40 petites pirogues et leurs équipages. Le bateau ramasseur gagne le large des côtes de la Guinée-Bissau, de la Guinée, de la Sierra Leone, du Gabon et même de l'Angola, où les pirogues sont mises à l'eau et travaillent pour le compte du ramasseur. Après trois mois de campagne, le bateau ramasseur revient à Saint-Louis et « libère » les pirogues et leurs équipages, ces derniers ayant reçu rétribution pour les prises de pêche réalisées.

Ces expériences auprès de la pêche industrielle ont familiarisé certaines communautés de pêcheurs avec les ports étrangers, avec la navigation en

haute mer, avec la connaissance des caps et, entre autres techniques, avec l'usage du GPS (Global Positioning System). L'appropriation de cet appareil a également été facilitée par les liens personnels entretenus par l'entourage des pêcheurs artisans avec les accompagnateurs de la course automobile Paris-Dakar – c'est de là que proviendrait le premier GPS testé par les pêcheurs de Saint-Louis, au début des années 1990. Nul doute que les connaissances et les capacités ainsi acquises ont joué un rôle déterminant, quelques années plus tard, lorsqu'il s'est agi pour les pêcheurs artisans de convoier des migrants vers les îles Canaries.

Le boom de la migration par voie piroguière

Au tournant des années 1990 et 2000, le durcissement des contrôles sur les routes migratoires a amené la pêche artisanale à s'impliquer activement dans la migration. C'est en effet à cette époque que la surveillance des points de passage entre le nord du Maroc et le sud de l'Espagne continentale commença à se renforcer. Des passeurs proposèrent alors aux migrants – originaires du Maroc ou d'Afrique subsaharienne – d'emprunter une route maritime vers les îles Canaries. Il s'agissait alors de quitter les plages du sud du Maroc, aux environs de Tarfaya, pour rejoindre les Canaries les plus proches, à travers le bras de l'océan Atlantique, large à cet endroit d'une petite centaine de kilomètres. Même si les barcasses empruntées pour cette traversée pouvaient avoir servi anciennement à la pêche, il ne semble pas qu'il y ait eu à cette époque une quelconque collaboration apportée par des pêcheurs artisans – ils sont d'ailleurs très peu nombreux sur cette côte désertique. En 2002, 9 900 migrants arrivèrent ainsi aux Canaries par cette voie.

En 2003, la situation évolua : l'Espagne mit en place son système de surveillance Sive¹⁶, très efficace aussi bien à Gibraltar que devant les Canaries, et elle renforça courant 2004 sa coopération avec le Maroc, avec la mise en place de patrouilles mixtes. En conséquence, en 2005, seuls 4 700 migrants parvinrent aux Canaries par voie maritime. Les migrants subsahariens se rassemblaient autour des villes du nord du Maroc, de plus en plus désespérés, jusqu'au point d'orgue de septembre et octobre 2005 où l'on vit des foules de migrants subsahariens tenter de franchir les barrières entourant les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla. Largement médiatisés, ces événements semblent

15. A. Sall, *Migrations des pêcheurs de requins dans l'espace CSRP*, Arles, Fondation internationale du Banc d'Arguin, Commission sous-régionale des pêches, 2007.

16. Le Sive (Sistema integrado de vigilancia exterior) combine moyens de détection et patrouilles d'intervention.

avoir joué un rôle décisif dans le basculement en faveur d'une voie maritime plus longue, au départ de points situés bien plus au sud.

Cette voie avait en fait été inaugurée dès 2004 par un organisateur de voyages malien sarakole : à Nouadhibou il avait approché un pêcheur sénégalais guet ndarien, habitué des longues marées de pêche à la langouste dans les eaux de l'ancien Sahara espagnol, et lui avait acheté sa pirogue et ses services pour transporter une vingtaine de migrants maliens en Espagne. Fort de son expérience de la zone et de sa connaissance des caps, le pêcheur releva le défi : tous les passagers se retrouvèrent sans encombre sur l'île de Tenerife, après un voyage de près de 1 000 kilomètres. Un voyage aussi long exige la participation de vrais marins, en l'occurrence des pêcheurs artisans et de leurs pirogues. Ce n'est qu'après les événements de Ceuta et Melilla de fin 2005 que le succès de cette nouvelle voie explosa.

En effet, malgré l'augmentation de la taille des pirogues utilisées, le site de départ de Nouadhibou fut rapidement dépassé par la demande. À partir de février 2006, la zone de départ des pirogues s'étendit, en plusieurs étapes, vers le Sud : d'abord Saint-Louis, puis Kayar, Hann, Thiaroye, Bargny, Rufisque, M'Bour et la Casamance (par exemple Elinkine) sur les côtes sénégalaises, mais aussi la Gambie et même la Guinée-Bissau.

Dès 2006, le plein régime de la migration par voie piroguière était atteint, avec 31 000 arrivées enregistrées aux Canaries. La réponse des autorités européennes fut toute aussi vive, puisqu'elles déployèrent, au mois d'août de cette même année, le dispositif Frontex¹⁷, associant moyens européens et équipes des administrations sénégalaises et mauritaniennes pour la surveillance des eaux territoriales de ces deux pays. Pour échapper aux arraisonnements, les pirogues durent alors abandonner « la ligne internationale¹⁸ » qui longe les côtes. Aussi elles quittent désormais au plus vite les eaux territoriales, en partant droit vers l'ouest et la haute mer. Elles remontent ensuite vers le nord en suivant une voie très au large, puis, une fois parvenues à la latitude des Canaries, rentrent par l'ouest dans les eaux territoriales espagnoles autour de Tenerife – à ce stade, l'arraisonnement par les garde-côtes espagnols n'est plus un problème, puisque le droit de la mer n'autorise pas le refoulement vers les eaux internationales.

Mais cette nouvelle route est très longue. Seuls les bons capitaines la maîtrisent, et ceux-ci ne sont pas si nombreux. Parmi eux, les candidats se raréfient – les salaires de plus en plus élevés proposés en témoignent¹⁹. Certains organisateurs sont tentés de se tourner vers des pêcheurs moins aguerris, mais les risques d'accident deviennent alors importants. Un autre problème est lié à la saison : de décembre à avril, la mer est forte et la voie du grand large est impraticable depuis les points de départ les plus au sud.

Les départs se concentrent alors sur le point le plus proche des Canaries, Nouadhibou et ses environs, malgré la présence du dispositif policier mauritanien. On a observé ainsi, en 2007, une chute sensible du nombre de migrants interpellés à leur arrivée aux Canaries : 11 400 seulement au 10 décembre 2007. En cette saison froide de 2007-2008, il ne semble plus y avoir aucun départ de pirogues de migrants depuis le quartier pêcheur de Saint-Louis.

L'IMPLICATION DE LA PÊCHE DANS LA MIGRATION PAR VOIE

PIROGUIÈRE : MÉCANISME ET BILAN

Au-delà de l'enchaînement des événements, il est important d'examiner le détail du mécanisme d'implication de la pêche artisanale dans le phénomène de migration. Selon les pêcheurs artisans, les organisateurs des voyages ont toujours été extérieurs à leurs communautés, des « hommes d'affaires » sénégalais ou étrangers (mauritaniens, maliens, guinéens ou nigériens). Leur rôle consiste en premier lieu à faire travailler une équipe de rabatteurs pour rassembler 60 à 90 candidats au départ. Ces candidats, originaires des régions rurales ou des grandes agglomérations du continent, ont souvent séjourné plusieurs mois ou des années au Sénégal ou en Mauritanie dans l'attente d'une « occasion » de voyage ; ce ne sont pratiquement jamais des pêcheurs ni des fils de pêcheurs, même s'ils peuvent avoir résidé dans les villages côtiers et avoir occupé de petits emplois dans le secteur de la pêche²⁰. Sur la base de l'information fournie par le rabatteur, ils sont prêts, le cas échéant, à effectuer plusieurs centaines de kilomètres pour rejoindre le point de départ du voyage promis.

Sur le site de départ, l'organisateur s'est parallèlement assuré les conseils d'un vieux pêcheur pour acheter et faire retaper une pirogue usagée et pour recruter une équipe de marins convoyeurs, composée d'un capitaine et d'un *staff*, 4 à 6 personnes au total. Les capitaines les plus recherchés sont les pêcheurs guet ndariens, qu'ils soient de Saint-Louis même ou de toute autre

17. Frontex, l'agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union, a été créée en 2004 et opère sur plusieurs zones de pénétration vers l'Europe.

18. Pour les pêcheurs, le terme de « ligne internationale » désigne les voies de navigation et les voies aériennes régulières qui longent les côtes d'Afrique de l'Ouest selon un axe Nord-Sud.

19. Le capitaine reçoit pour sa part un million de francs CFA.

20. Le cas de Thiaroye, souvent cité comme exemple à ce sujet, pose question car il ne s'agit pas d'un village mais d'une commune de l'agglomération dakaraise où sévit le phénomène typiquement urbain de chômage des jeunes.

base de pêche du Sénégal ou de la Mauritanie. Ceux qui répondent favorablement à ces sollicitations semblent généralement ne pas occuper de « bonnes situations » dans la pêche : ils ne sont ni propriétaires de pirogues, ni capitaines attirés, mais plutôt de jeunes pêcheurs, « numéros 4 ou 5 » de pirogues de pêche, pressés de gagner de l'argent et de montrer leur capacité à relever des défis. L'organisateur doit enfin s'assurer du silence des gens du village de départ, et pour ce faire quelques jeunes de ce village pourront être transportés gratuitement, de même que des parents de représentants locaux de l'administration.

Sur la base de l'examen d'un voyage « type », le degré d'implication de la pêche artisanale peut être évalué sous différents angles. Du point de vue des effectifs, les communautés de pêche fournissent le *staff* de convoyeurs et aussi, si l'on compte en termes de participation aux préparatifs, le vieux conseiller et le charpentier, soit 7 à 8 personnes au plus. Tout ou partie de l'équipe de convoyeurs peut ne pas revenir du voyage et rejoindre de fait les effectifs de migrants²¹. Si l'on examine les aspects financiers, sur les 35 à 50 millions de chiffre d'affaires d'un voyage²², les gens de la pêche encaissent 8 à 9 millions de francs CFA : 4 à 5 millions pour le vendeur de la pirogue, 3 à 3,5 millions pour le capitaine et son équipage de marins, le reste pour le charpentier qui remet en état l'embarcation et pour le vieux conseiller. Après avoir payé les divers achats de matériels et de consommables (deux moteurs, le carburant, le ravitaillement et les ustensiles, le prix des sacrifices²³ et les petits « cadeaux »), soit 9 à 11 millions de francs CFA, l'organisateur dégage quant à lui 15 à 30 millions de francs CFA de résultat, dont il garde l'essentiel après avoir payé son « cabinet » d'assistants et de rabatteurs²⁴.

Il apparaît donc que les gains que la pêche artisanale a retirés de sa participation au phénomène de la migration sont restés assez modestes. Même si l'on considère l'apogée du phénomène (2006), ces gains ne représentent guère plus que quelques points de pourcentage du chiffre d'affaires total du secteur pour les deux principaux pays concernés que sont le Sénégal et la Mauritanie. Et l'on constate aussi que les pêcheurs eux-mêmes se sont peu joints au mouvement de migration, ce qui permet d'affirmer que les dynamiques proprement halieutiques (l'éventuelle baisse des ressources en poisson) n'ont vraisemblablement pas joué un rôle déterminant dans la survenue de ce phénomène.

S'ils n'en ont guère profité pour émigrer eux-mêmes, les pêcheurs des côtes ouest-africaines ont joué un rôle central dans l'exécution des opérations de migration, en se montrant capables de mobiliser, au service des passeurs et des migrants, les acquis remarquables de l'histoire récente de leur profession.

Et le secteur pêche dans son ensemble continue d'offrir des opportunités de petits emplois à des jeunes de toutes origines, leur permettant d'accumuler un pécule ou simplement de « tenir » dans le cadre d'un projet de voyage vers le Nord. Un voyage qui se réalisera un jour, en pirogue... ou par un autre moyen. Nul doute en effet que le phénomène de la migration vers l'Europe perdurera bien au-delà du boom piroguier des années 2005-2007 et de la vigoureuse réaction d'endiguement qu'il a suscité ■

Aliou Sall

Projet européen Ecost

Centre de recherche sur les technologies intermédiaires de pêche

Pierre Morand

Institut de recherche sur le développement (IRD)

US 007, Observatoires et systèmes d'information des pêches tropicales (Osiris)

21. Le capitaine et son équipage peuvent, en plus de leur salaire, choisir de rester aux Canaries et en Espagne. Mais ils peuvent aussi se laisser prendre à l'arrivée et se faire raccompagner par le système de rapatriement aérien résultant des accords hispano-sénégalais du 24 août 2006.

22. On peut retenir comme chiffre moyen d'encaissement la somme de 40 millions de francs CFA pour 80 voyageurs payants, chacun d'entre eux déboursant 500 000 francs CFA.

23. Le marabout consulté pour la circonstance demande généralement un sacrifice d'animal (un bœuf, par exemple), pour éloigner les maléfices qui pourraient menacer le voyage. Quelques centaines de milliers de francs CFA y sont consacrés.

24. Chiffres basés principalement sur S. Kandé, *Le Phénomène de l'émigration clandestine...*, *op. cit.*, p. 72 et 80-81. Bien que moins complets, les chiffres que nous avons obtenus à Saint-Louis confirment ces montants.