

LA NAVIGATION ET LA PÊCHE  
MARITIMES DANS L'HISTOIRE ÉCONOMIQUE  
DU LITTORAL SÉNÉGAMBIEN  
(MILIEU DU XV<sup>E</sup> - XIX<sup>E</sup> SIÈCLE)

par

Jean-Pierre GRAUVEAU(1)

R E S U M E

L'analyse historique d'un secteur particulier comme la navigation et la pêche maritimes au Sénégal présente un intérêt méthodologique pour la connaissance historique mais aussi pour la compréhension des phénomènes contemporains.

Ce secteur est intimement lié aux grandes périodes de l'histoire économique et sociale sénégalienne. Depuis le milieu du XV<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup>, il est possible de repérer des transformations caractéristiques, notamment : les innovations technologiques du XVII<sup>e</sup> siècle, la régression économique et la nouvelle spécialisation technologiques du XVIII<sup>e</sup> siècle, enfin la mise en place au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, des cadres économiques fondamentaux qui régissent encore la navigation et la pêche contemporaine.

Une telle analyse amène à reconsidérer certains pré-supposés couramment admis en particulier les caractères "traditionnel", "conservateur" et "informel" de ce secteur. Elle souligne également les limites d'une vision par trop "techniciste" et évolutionniste du développement.

---

(1) Sociologue de l'ORSTOM, en fonction au Centre de Recherches océanographiques de Dakar-Fiaroye (ISRA), B.P. 2241, Dakar (Sénégal).

Historical analysis applied to a specific sector (like sea fishing and navigation in Senegal) presents a methodological interest not only for historic knowledge but also for explaining contemporary events.

Sea fishing and navigation are closely linked with the great periode of economic and social history of Senegambia. It is possible to distinguish specific transformations from the 15<sup>th</sup> to the 19<sup>th</sup> century. The principal sequences are: a technological innovation in the 17<sup>th</sup>; an economic regress and a new technological specialization during the 18<sup>th</sup>; the foundation, at the end of the century, of dynamics wich command yet contemporary fishing and navigation.

Such an analysis involves a restatement of some pre-suppositions currently applied to this sector, like "traditionalism" and "conservatism" of the fishers and the "informal" aspect of their economic structure. The analysis stresses the limits of evolutionism and "technicism" in development theory.

## 1. O B J E T E T M E T H O D E D E R E C H E R C H E

Pour le sociologue, intéressé au premier chef par la situation contemporaine, l'approche historique est nécessaire : elle peut seule rendre compte des processus de transformation, des "tendances lourdes" - les historiens parleraient de la "longue période" - qui ont abouti à telle situation plutôt qu'à telle autre. Il s'agit moins, en fin de compte, d'éclairer le présent par l'histoire, que de considérer le présent comme une phase historique particulière où se manifestent, conjointement et contradictoirement, le caractère irréversible du temps historique et la nécessité, pour les sociétés, de se transformer sous l'effet de leur dynamique interne et de facteurs extérieurs, sous forme de "progrès technique" comme de régression.

Cette approche qui prend en contre-pied la conception "techniciste" du développement pour faire du "développement" lui-même un objet historique, se révèle particulièrement heuristique dans le cas d'études "sectorielles" concernant telle activité ou tel produit. Ce genre de travail impose en effet de dépasser les catégories admises, utiles dans un certain champ d'investigation disciplinaire (sociologie, histoire, économie, etc...) ou socio-culturel (selon que le chercheur est "spécialiste" de telle région ou "ethnie"), mais généralement insuffisantes pour rendre compte de l'ensemble d'un secteur et de ses relations avec son contexte économique et social.

A la limite, plus le secteur envisagé est précis, matériellement délimité, plus il nous contraint de rechercher les déterminants globaux qui pèsent sur lui, d'éprouver par conséquent les formalisations qui en sont préposées à partir d'un domaine disciplinaire ou d'une entité socio-culturelle particulier. L'étude d'un secteur d'activité et de ses transformations à travers l'histoire économique et sociale est le champ privilégié de confrontation des hypothèses, des disciplines et des spécificités culturelles.

L'étude de la "pêche maritime artisanale" est précisément à la fois un problème d'actualité eu égard à l'enjeu économique qu'elle représente et à la mobilisation qu'elle suscite de la part des pouvoirs publics et des institutions de "développement", et un champ d'expérimentation des approches théoriques. Secteur "informel" ou "non structuré", volontiers taxé d'immo-

bilisme et rejeté dans le "traditionnel", comme le présentent certains chercheurs ou experts en "développement"(1) ? Secteur marginal par son importance et ses implications sociales, comme pourrait le suggérer certaines recherches historiques et anthropologiques pour lesquelles l'économie littorale ne fut qu'un appendice de l'économie de traite européenne, ou pur produit de la situation politique et économique prévalant dans les sociétés de l'intérieur(2) ? Secteur étroitement déterminé par les dispositions culturelles spécifiques des groupes ethniques(3) ? Concernant cette fois plus particulièrement la technologie de la navigation (dont dépend la pêche), secteur certes important dans l'histoire économique et même politique, mais suffisamment statique pour que l'on soit en mesure de reconstituer son évolution à partir de sa situation au XIX<sup>e</sup> siècle(4) ? Ce sont là quelques conceptions qui, par leurs implications théoriques et pratiques, méritent d'être examinées de plus près. De manière générale, les deux principaux écueils à éviter, nous semble-t-il, sont, d'une part l'attitude strictement fonctionnaliste (il est "naturel" de pêcher et de naviguer là où il y a mer et poisson), d'autre part l'attitude purement culturaliste (pêche et navigation dépendent d'abord des prédispositions culturelles des groupements ethniques). Peut-être ces écueils tiennent-ils tous deux à une troisième attitude réductionniste qui consiste, pour les étudier, à extraire les activités de navigation et de pêche de l'ensemble de l'économie littorale et de son contexte global (autres secteurs d'activités comme l'extraction de sel, le séchage des coquillages, la transformation du poisson, le commerce, l'agriculture, les différents artisanats ; situation politique des différentes zones côtières à l'égard des formations sociales de l'intérieur ou de la présence coloniale, etc...).

Nous nous limiterons ici à un essai de périodisation des faits relevant de la pêche et de la navigation maritimes(5). Trois remarques préciseront notre démarche.

En premier lieu, une telle périodisation n'est pas fondée a priori sur les événements d'ordre politique, économique et social extérieurs à ces secteurs et ne préjuge en rien de l'existence de périodes tranchées et générales valables dans l'histoire sénégalaise. L'intérêt de la démarche est de voir s'il est possible de procéder à un découpage chronologique au sein des activités de navigation et de pêche et de les mettre ensuite en rapport avec les événements marquants de l'histoire globale. Nous verrons qu'il existe précisément des correspondances significatives.

En second lieu, notre objet d'étude nous contraint à accentuer encore ce travers de la périodisation qui consiste à privilégier les effets exogènes de l'arrivée des navires et du commerce européens à la côte. Il conviendra alors de contrebalancer ce biais possible par l'examen des rapports entretenus par les peuples du littoral avec l'ensemble régional dont ils procèdent et, en particulier, avec l'histoire économique et politique des régions de l'Hinterland. Il est certain toutefois que ces informations sont

(1) Position sensible dans les travaux, par ailleurs bien documentés, de R. Van Chi-BONNARDEL (1978 et 1979).

(2) Voir CURTIN 1975, page 46.

(3) Voir par exemple, BALANDEER et MERCIER (1952) et PELISSIER (1966)

(4) Voir SMITH (1970), et LAWSON (1953), sur la pêche ghanéenne.

(5) Voir la bibliographie chronologique dans la publication à paraître des Actes du Colloque (dont est extrait le présent document).

beaucoup moins abondantes et précises que celles relatives aux rapports entre les sociétés littorales et les Européens. Tout un travail, notamment de recueil de traditions orales, reste à faire à ce sujet.

Il en découle, et c'est là notre dernière remarque, que les bornes chronologiques des périodes distinguées, partant des documents écrits européens, impliquent un biais inévitable. Ce n'est que de façon arbitraire que l'analyse débute au moment de l'arrivée des Européens sur les côtes d'Afrique ; les recherches de pré et protohistoire attestent abondamment l'existence d'une exploitation halieutique du littoral dans les périodes les plus reculées.

## 2 . NAVIGATION ET PÊCHE MARITIMES AU DÉBUT DU XV<sup>e</sup> A LA FIN DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

Les premières descriptions des pirogues de mer par les auteurs portugais nous présentent des pirogues monoxyles, sans bordées et sans voile. Si nous n'avons pas de détail sur la forme exacte des pirogues, leur taille varie considérablement d'une zone à l'autre : 3 à 4 hommes au maximum dans la région du fleuve Sénégal, jusqu'à 38 hommes dans la région du Cap-Vert et sur la Petite Côte, tandis que les pirogues du Niomi, dans l'estuaire de la Gambie, pouvaient transporter 100 personnes. Ces différents types de pirogues correspondent à des fonctions différentes. Les petites pirogues présentes sur tout le littoral sénégalais sont utilisées à la pêche en mer jusqu'à deux ou trois lieues des côtes. A partir du Cap-Vert, les grandes pirogues servent au transport de commerce mais aussi au transport de guerriers, notamment contre les Européens dans les embouchures de la Gambie et de la Casamance. Les plus grandes pirogues semblent être destinées aussi bien au transport fluvial qu'au transport maritime, notamment dans le Niomi, où le commerce est particulièrement florissant. L'inexistence des voiles jusqu'à la fin du XV<sup>e</sup> siècle est peut-être à mettre en relation avec l'interdiction faite par leur roi aux Portugais de vendre des gréements et des voiles (de même que des armes) aux Africains.

La pêche en mer est générale sur tout le littoral, même à l'embouchure du Sénégal où la barre est forte, mais il semble que la pêche maritime soit beaucoup moins développée que la pêche continentale. Estuaires, lagunes et lacs côtiers offrent des sites protégés favorables à la pêche. La Grande Côte, en particulier, possède alors des ports d'embouchure qui servent au commerce (Porto de Cabeceira sur le Sénégal et Palme de Budomel dans la région de Mboro) ; la pêche est pratiquée dans les lacs côtiers qui communiquent avec la mer tandis que des navires portugais remontent le Sénégal jusqu'au Fouta(1).

La littoral maritime entre le Cap-Vert et la Petite Côte est l'exception. La sécurité qu'offre cette vaste baie permet le cabotage entre les nombreux villages et une exploitation plus intense des richesses halieutiques.

---

(1) Jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle, la configuration écologique du littoral est assez différente de celle qui prévaut actuellement. Le dessèchement y est beaucoup moins sensible, ainsi que dans la vallée du fleuve Sénégal.

C'est là que les témoignages sur les engins et la technique de pêche sont les plus précis : hameçon, harpon mais aussi filets actifs, notamment un filet lesté avec ouverture coulissante. Des filets de coton font l'objet d'échanges sur les marchés de la côte.

Il est probable que cette première période de contact avec la traite européenne stimule les productions et les échanges (cuirs, ivoire, ambre, or et esclaves) au profit de l'économie littorale. L'approvisionnement des navires de commerce en eau et vivres contribue aussi à ce développement. Mais le littoral est également tourné vers l'Hinterland : coquillages séchés du Salum, sel du Niomi et de Casamance, poisson séché des environs de Rufisque et de la Petite Côte sont commercialisés vers l'intérieur.

L'économie maritime n'est nullement négligée par les populations de l'intérieur, singulièrement lorsque les agriculteurs, confrontés aux aléas climatiques ou aux invasions de prédateurs, effectuent des migrations temporaires pour pêcher et collecter des coquillages. Mais dans cette période de mutations économique, commerciale et politique, l'économie du littoral sénégalais se trouve jouer un rôle important. L'empire du Dyolof est démembré au profit de royaumes contrôlant chacun des ports de commerce régulier(1). L'Etat du Niomi est la tête de pont du commerce de la Gambie. Seuls les peuples dont l'organisation politique n'est pas fondée sur un Etat hiérarchisé répugnent à trop se lier au commerce européen (Serer Ndut et Diegem-Diegem, peuples de Basse Casamance). Sans doute s'aventurent-ils moins en mer ; la pêche maritime en pirogue n'y est pas signalée. Elle est surtout le fait des "Jalofas" de la côte, incluant probablement les futurs lebu.

### 3. DE LA FIN DU XVI<sup>e</sup> A LA FIN DU XVII<sup>e</sup> SIECLE : UNE PERIODE D'INNOVATION TECHNOLOGIQUE

Durant cette période intervient une véritable révolution technologique : l'adoption de voiles et de gréements complexes sur les pirogues monoxyles. Les embarcations, du moins un nombre non négligeable d'entre elles, d'après les descriptions, possèdent de une à quatre voiles, alignées ou superposées, triangulaires comme les focs ou carrées comme les huniers (les observateurs parlent aussi de "voiles de flèche" et de "papesies"). Il est probable que les Afro-Portugais de la période précédente et leurs descendants (Tangomaos, Lançados) sont parmi les initiateurs de ces techniques, quoiqu'ils se procurent aussi volontiers des barques auprès des Hollandais. Il n'est pas douteux, d'autre part, que les utilisateurs de ces embarcations sont des Africains : de loin, la ressemblance des pirogues avec les navires inquiète les équipages européens qui s'assurent de l'origine de leurs occupants. Sans doute aussi les goumots et laptots, auxiliaires africains indispensables à la navigation européenne, ont-ils un rôle dans l'introduction de

---

(1) Notamment Ton Gedj (Rufisque) pour le royaume du Kayor qui contrôle également "Bezeguiche" (Dakar) dont dépend l'île qui deviendra Gorée ; et Sali (Portudal) pour le royaume du Baol. Les royaumes du Sin et du Salum possèdent Dyong (Joal) et Dyuala (Palmarin).

cette technologie. Enfin l'existence de chantiers navals de construction et de réparation, utilisant un personnel africain, joue également dans la diffusion de cette technologie.

Ainsi coexistent les pirogues classiques sans gréements (de petite taille jusqu'au Cap-Vert, de grande taille en Gambie) et les pirogues grées. Celles-ci ne sont pas forcément de grande taille, d'après l'échelle donnée par les occupants sur les gravures de l'époque. Elles sont utilisées aussi bien pour la pêche que pour le transport de Gorée à la Gambie. Il semble cependant que les pirogues de pêche grées ne possèdent qu'une ou deux voiles. On peut penser que les gréements plus complexes équipent surtout les pirogues de transport, plus importantes, qui "se livrent au cabotage d'un fleuve à l'autre".

Il est probable que l'innovation technologique provienne d'abord des embarcations de transport et de la fraction de la population liée au commerce et à la navigation européenne. A cette époque, les échanges côtiers s'amplifient, aiguillonnés par la concurrence commerciale que se livrent les différents pays européens, après la fin du monopole portugais. La traite des esclaves ne porte pas préjudice à un négoce diversifié (peaux, tissus, cire, ivoire). Les ports de traite se multiplient entre le Cap-Vert et la Petite Côte(1) tandis que sur la Grande Côte, la création de Saint-Louis concentre désormais les échanges à l'embouchure du fleuve, Biourt constituant un port de traite officiel du Kayor. La nouveauté est l'établissement de centres européens permanents à but militaire ou commercial (Gorée, Rufisque, Saint-Louis) qui induisent des activités directement liées à la mer (personnel navigant, passage de barre, réglementation de la pêche pour les Européens avec l'institution de "capitaine de pêche" comme il y avait des capitaines de l'eau et du bois). Les échanges avec les Européens, tant comme intermédiaires de traite que comme fournisseurs de denrées fraîches, n'ont pas le rôle des groupes côtiers comme fournisseurs de sel, coquillages séchés et, de plus en plus semble-t-il, de poisson sec, même si les agriculteurs de l'intérieur continuent de venir pêcher à la suite de mauvaises récoltes. Dans cette économie d'échanges à partenaires multiples, Saint-Louis, la Petite Côte et la Gambie sont les régions les plus avancées. C'est également dans ces régions que la pêche maritime semble la plus développée, en relation avec la commercialisation du poisson auprès des Européens et vers l'intérieur. A Saint-Louis, des pêcheurs de fleuve Subalbe viennent s'installer près de l'établissement français ; les techniques de séchage et de braisage du poisson y sont utilisées. Mais c'est dans la région de Rufisque que le commerce de poisson sec avec l'intérieur semble le plus actif, puisque des caravanes maures viennent s'y approvisionner. Dans ces conditions, la pêche maritime y connaît probablement un essor. Elle est décrite par les témoins européens comme une activité lucrative qui amène à pêcher de nuit et loin de la côte, tandis que la pêche est réglementée et taxée pour les Européens. Les anciennes techniques de pêche semblent s'être diversifiées : au harpon, à la ligne à hameçon, aux filets à lancer et coulissant et à "l'épuisette", s'ajoute la senne de plage.

Mais ce développement des échanges et des activités halieutiques qui lui sont liées s'accompagne déjà des séquelles de la traite des esclaves. La fin de cette période est marquée par des troubles politiques et sociaux

---

(1) Les principaux sont Ben, Rufisque, Gimiheri, Punto, Porto d'Ale, Porto Novo, Punto Sereno, Punto Lugar, Joala, Palmarinha (selon l'orthographe de l'époque).

dans l'intérieur, notamment par la révolution islamique du Tubenan contre les aristocraties dirigeantes du Fleuve. Sa défaite consacre le triomphe du commerce atlantique sur le commerce transsaharien, lourd de conséquences pour la façade maritime de la Sénégambie.

#### 4. DE LA FIN DU XVII<sup>e</sup> A LA FIN DU XVIII<sup>e</sup> SIECLE : DOMINATION DE LA TRAITE DES ESCLAVES ET NOUVELLE SPECIALISATION TECHNOLOGIQUE

Cette période constitue l'apogée de la traite des esclaves, qui domine l'économie littorale mais aussi les rapports entre Etats et, au sein des Etats, entre les groupes sociaux.

La technologie de la navigation et la pratique de la pêche maritime n'échappent pas à cette détermination. L'économie maritime se polarise encore autour des ports de traite, tandis qu'une plus grande insécurité est engendrée ailleurs par le commerce des esclaves. Là où échanges et navigation restent actifs, ils peuvent s'inscrire dans des contextes très différents : augmentation de la pression militaire, politique et économique étrangère, là où la France manifeste son intention d'hégémonie territoriale et de monopole commercial (Saint-Louis, Cap-Vert, Petite Côte) ; commerce plus libre dans les îles du Salum et surtout en Gambie où l'influence anglaise reste forte. La Basse Casamance répugne toujours à s'intégrer au commerce atlantique et sert plutôt de zone-refuge aux populations razziaées, qui ne s'aventurent guère plus en mer qu'auparavant. L'insécurité et le monopole commercial français nuisent aux échanges de produits, notamment de tissus africains, au profit de la traite des esclaves. Mais celle-ci suscite une spécialisation des activités de commerce et de navigation dont les conséquences sont contradictoires et paradoxales.

En effet, on observe une régression technologique des équipements de navigation : les gréements complexes disparaissent et le cabotage à voile par des agents africains régresse. Seule la Gambie connaît un commerce prospère où les grandes pirogues de transport restent nombreuses. Inversement, dans les ports contrôlés par les Français, la technologie de la navigation est orientée vers le passage de la barre ou des hauts fonds, tandis que les chantiers de radoub et de construction d'embarcations européennes se développent. Le pôle d'innovation technique n'est plus la Petite Côte et la Gambie, mais Saint-Louis avec ses pirogues spécialisées dans le passage de la barre pour l'embarquement ou le débarquement des navires qui restent au large lorsque celle-ci est forte. Les pirogues sont progressivement équipées d'éperons et de bordés "coués" au tronc monoxyle (selon une ancienne technique de navigation fluviale). Elles sont dotées d'un gréement simplifié mais de maniement rapide et fonctionnel : une voile unique de forme triangulaire ou, de plus en plus, carrée, mais dont l'utilisation est rendue semblable à celle de la voile à livarde par l'existence d'un mât mobile.

Parallèlement, la complémentarité des productions littorales d'origine maritime pour les populations de l'intérieur semble se dégrader, au seul profit des régions circum-voisines et des habitants des établissements européens. La transformation commercialisée de poisson sec dans la région de Rufisque fait l'objet d'observations soulignant sa faible importance. Dans la région du Fleuve, le détachement et les conséquences écologiques



qui en découlent entraînent une disparition des activités de récolte des coquillages et un déboisement dont les effets sont importants sur la fourniture en bois de construction des pirogues. Seul le sel semble échapper à cette régression. Certaines régions ne suivent pas cependant cette évolution. Il s'agit surtout - et encore une fois - de la Gambie. La pêche maritime y est toujours notée comme importante. Peut-être la Casamance, avec le sel et les coquillages séchés, échappe-t-elle aussi à ces transformations.

En contrepartie, la présence ou la proximité des établissements coloniaux induisent un développement d'activités spécialisées. C'est surtout le cas de Saint-Louis où à côté de la disparition de l'industrie de séchage des coquillages, l'on note l'apparition de la fabrication de chaux, la commercialisation de cultures vivrières et le développement de la teinturerie. L'exploitation des salines du Gandiolais et du Tube semble aussi se développer. En outre, la pêche attire de nouvelles populations : outre les Subalbe du Fouta venus établir des villages sur les îles du Delta proches de Saint-Louis, des groupes où l'élément waalo-waalo est dominant (venant de la rive nord sous domination maure ou du royaume du Waalo d'écormais client des Français), fondent le village de Guet-Ndar. Face à Saint-Louis et sur la langue de Barbarie, dépendant politiquement des seuls Français, les habitants de Guet-Ndar se spécialisent dans la pêche en mer, le séchage du poisson, le passage de la barre, mais aussi la navigation sur le Fleuve et le cabotage vers les autres ports de commerce côtiers.

Un trait, général à cette époque, est l'émergence d'une couche sociale diversifiée qui dépend avant tout des établissements coloniaux. C'est en particulier le cas des laptots, gourmets et maîtres de barque mais aussi des traitants wolofs et lebu, liés au commerce français de Gorée, Saint-Louis et Rufisque, qui commencent à s'établir en différents points de la Petite Côte et dans les "Rivières du Sud". Ils contribuent probablement à introduire les nouvelles techniques de construction piroguière initiées à Saint-Louis.

Ces transformations multilinéaires (disparition des gréments complexes, mise au point de nouvelles pirogues adaptées aux nouvelles conditions commerciales, régression de l'économie littorale au profit des zones directement soumises aux établissements français, autonomie plus accentuée de la Gambie et de la Casamance) s'accompagnent de mouvements sociaux importants. Comme lors de la tentative précédente de Nasir Al-Din au Fouta, ils suscitent l'affrontement des aristocraties militaires liées à la traite des esclaves et des partisans d'une théocratie islamique. Cette situation détermine, sur le littoral du Cap-Vert, la création de la confédération théocratique lebu, à laquelle participe probablement non seulement les originaires d'une entité culturelle spécifique mais aussi des éléments réfugiés ou migrants de l'intérieur, notamment wolof. C'est peut-être à cette époque que se constitue la spécificité lebu, qui est un produit historique avant d'être une caractéristique "ethnique" intemporelle (fond serer, forte influence wolof, affirmation d'une autonomie politique, hégémonie économique des implantations littorales au détriment des villages lebu situés davantage à l'intérieur).



## 5. LE XIX<sup>e</sup> SIECLE : LA MISE EN PLACE DES BASES ECONOMIQUES DE LA NAVIGATION ET DE LA PECHE CONTEMPORAINES

Le phénomène dominant est la substitution de la traite atlantique des esclaves par l'exportation de produits primaires destinés à alimenter le dispositif du capitalisme industriel. La gomme sur le fleuve mais surtout l'arachide en Gambie, en moyenne Casamance et dans l'Hinterland de la Petite Côte, deviennent le moteur de l'économie littorale elle-même. De nouveaux systèmes de production sont mis en place, basés notamment sur l'utilisation de la main-d'oeuvre captive ou "clientéliste" et sur des migrations rurales à grande distance. Les fonctions commerciale et monétaire du littoral sous domination coloniale y attirent de nouveaux éléments de population qui s'y fixent de façon temporaire ou permanente. Les principaux ports de commerce (Saint-Louis, Dakar, Rufisque) voient leur population et leur demande alimentaire (notamment en poisson) augmenter rapidement. Sur la Petite Côte, la hiérarchie des anciens ports de traite est quelque peu altérée par leur métamorphose en escale arachidière, mais le phénomène est le même. Albreda en Gambie et Carabane en Basse Casamance sont également des pôles d'activités directement tournés vers la mer. L'extension de l'économie arachidière s'accompagne de la colonisation par les Français de l'ensemble du pays, notamment à partir de la façade maritime. Notons cependant que, le plus souvent, l'arachide de traite précède l'occupation militaire et non l'inverse.

Plus encore qu'au siècle précédent, le développement de la navigation et de la pêche maritimes est lié à celui de l'économie coloniale. Le petit cabotage de commerce reprend le long du littoral, après son déclin du siècle précédent. Les traitants wolof et lebu fréquentent les ports de Saint-Louis à la Casamance. En sens inverse, des traitants nyòminka, manding et tukolor font remonter leurs pirogues du Salum et de Gambie vers Gorée. Quant à la pêche maritime, elle se développe précisément à proximité des débouchés les plus importants. Les villes coloniales (Saint-Louis, Gorée, Dakar, Rufisque) et les escales arachidières de la Petite Côte abritent aussi les principaux ports de débarquement et de transformation du poisson.

La technologie des cotres et goélettes est connue des traitants wolof de Saint-Louis mais la pirogue à tronc monoxyle, avec éperons, bordés, "cousus" et voile, se répand. Les marins lebu adoptent, avec des variantes, l'armement guet-ndarien. Wolof et Lebu viennent acheter des pirogues ou des troncs de fromager de plus en plus loin : dans le pays serer de la région de Joal au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, en Casamance à la fin du siècle. Le déboisement est d'ailleurs difficilement à mettre au compte de la construction de pirogues ; il est surtout imputable à l'extension de l'arachide, au dessèchement climatique et à la construction des bâtiments et embarcations européens.

Le chemin de fer facilite l'écoulement, vers les escales de l'intérieur, du poisson sec de Saint-Louis et de la région de Rufisque, tandis que les coquillages séchés de la région de Joal et du Salum alimentent des échanges avec l'intérieur et que de nombreuses salines sont exploitées dans un but commercial à la fin du siècle sur tout le littoral. Dans la région de Rufisque, existe un mode de transformation nouveau : les petits poissons sont salés avant d'être séchés. Enfin, des pêcheurs saint-louisiens et lebu commencent, vers la fin du siècle, à entreprendre des migrations, durant la saison sèche, jusqu'en Casamance. On entrevoit déjà les aspects contemporains de la pêche piroguière sénégalaise.

Il serait trop ambitieux de vouloir tirer des conclusions définitives de cette première approche, présentée d'ailleurs à grands traits, de la pêche et de la navigation maritimes. Plus encore que pour l'autres secteurs d'activités aujourd'hui importants - comme l'arachide - la connaissance de la pêche nécessite des recherches sur son histoire économique et sociale. Mais cet essai de périodisation, nécessairement incomplet et schématique, indique bien l'impossibilité de sous estimer son importance comme de la détacher des grandes périodes historiques de la Sénégambie, pour le moins de ses grandes périodes économiques. C'est dans la composante sociale de ces diverses périodisations sectorielles que l'on peut, nous semble-t-il, se libérer, tout en l'utilisant, du carcan qu'est la chronologie en matière de reconstitution historique.

Une autre conclusion, plus pratique celle-là, permet de montrer combien la préconception, souvent attachée à la pêche piroguière, d'être "traditionnelle", rend mal compte des réalités historiques et donc sociologiques de ce secteur. Or quel projet de développement ne présuppose-t-il pas, plus ou moins explicitement, que la pêche piroguière, pour dynamique et respectable qu'elle soit, doit nécessairement, pour s'adapter aux conditions économiques modernes, subir une importante "réformation" technologique impulsée de l'extérieur ?

Face à l'introduction de nouveaux engins performants supposant de nouveaux rapports sociaux de production, face aux projets d'introduction de nouvelles embarcations radicalement différentes, face aux opérations d'encadrement dont elle est l'objet, il est probable que la pêche piroguière répondra en reflétant d'abord, l'état des rapports sociaux, économiques et politiques globaux... et de façon peut-être inattendue, eu égard aux projets explicites de développement.

Aussi bien s'impose la nécessité de comprendre le mode de fonctionnement historique de ce secteur avant de penser à la transformer dans son intimité.

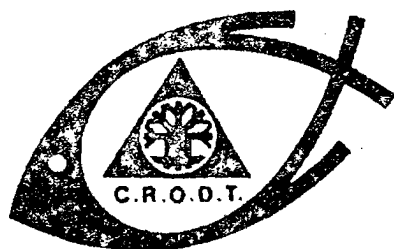
#### O U V R A G E S C I T E S

- BALANDIER (G.) et MERCIER (P.), 1952.- Les pêcheurs lébou. Particularisme et évolution. Etudes sénégalaises, 3, 216 p.
- CURTIN (P.D.), 1975.- Economic change in precolonial Africa. Senegambia in the era of Slave trade. Madison. Univ. of Wisconsin Press, 2 vol.
- LAWSON (R.M.), 1968.- The transition of Ghana's fishing from a primitive to a mechanised industry. Transactions of the Historical Society of Ghana, IX : 90-104.
- PELLISSIER (P.), 1966.- Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance. Saint-Yrieix, Imprimerie Fabrègue, 939 p.
- SMITH (R.), 1970.- The canoe in west african history J. of African Hist., XI (4) : 515-533.
- VAN CHI-BONNARDEL (R.), 1978.- Migration des pêcheurs sur l'ensemble du littoral sénégalais. Motivations ; modalités ; conséquences socio-économiques. Projet SEN 73/009, rapp. partiel n° 5, multigr.

VAN CHI-BONNARDEL (R.), 1979.- Comportement des pêcheurs sénégalais face à l'évolution technologique. Plan d'action de la pêche sénégalaise, phase I, rapp. n° 3, 30 p. multigr.

# ASPECTS DE LA RECHERCHE EN SOCIO-ECONOMIE DE LA PECHE ARTISANALE MARITIME SENEGALAISE

TABLE DES MATIÈRES	PAGES
WEBER (J.) - Socio-économie de la pêche artisanale au Sénégal: hypothèses et voies de recherches.....	3
CHAUVEAU (J.P.) - La navigation et la pêche maritime dans l'histoire économique du littoral sénégalais.....	25
CHAUVEAU (J.P.) - Sociologie de la pêche maritime artisanale au Sénégal. Méthodologie et opérations de recherche en cours....	37
KEBE (M.) - Approvisionnement en poisson de la région du Cap-Vert.	55
DURAND (M.H.) et CONWAY (J.) - La transformation artisanale, son rôle dans l'écoulement des produits de la mer au Sénégal.....	91
WEBER (J.) - Pour une approche globale des problèmes de la pêche, l'exemple de la filière du poisson au Sénégal.....	97



DOCUMENT  
SCIENTIFIQUE

CENTRE DE RECHERCHES OCÉANOGRAPHIQUES DE DAKAR - TIAROYE

NUMÉRO 84

\* INSTITUT SÉNÉGALAIS DE RECHERCHES AGRICOLES \*