

La pêche pirogüère sénégalaise

Les leçons de l'histoire

par
J.P. CHAUVÉAU*

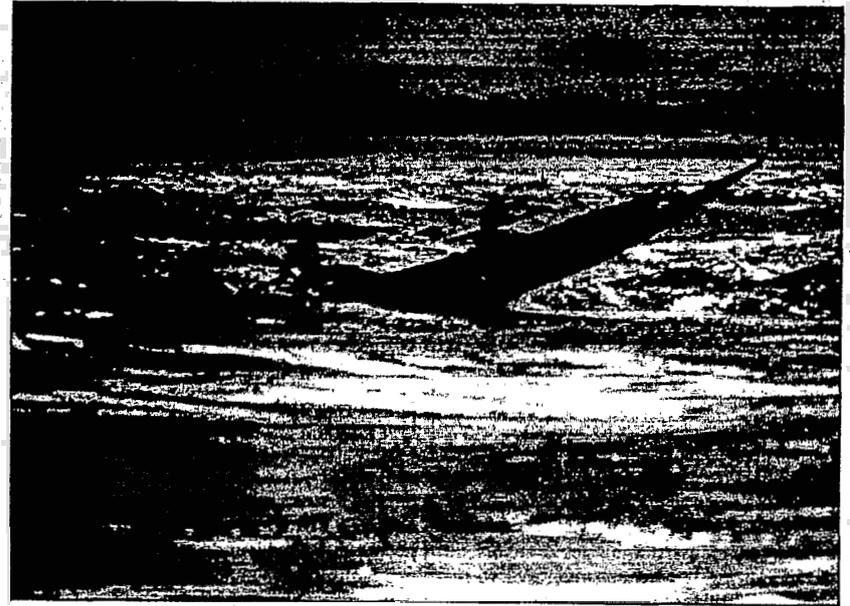


Photo F. Auzan

1907 : Dakar, capitale de l'AOF, St Louis est reléguée au second plan. L'avenir est aux maisons de commerce installées à Dakar, avec l'appui du gouvernement colonial.

Parallèlement, la pêche semi-industrielle se développe.

Fin XIX : le ministère des Colonies incite les armateurs à faire venir des navires frigorifiques au Sénégal. La France découvre les richesses des eaux du pays.

1903 : campagne pour encourager le développement des pêcheries.

1910 : véritable impulsion due aux petits patrons pêcheurs bretons à bord des « dundees » à voile. Primes d'encouragement à la pêche.

1911 : développement de la pêche langoustière par les Bretons. Exportation de poisson séché sur toute la Côte occidentale d'Afrique. Loi générale sur les pêches officialisant les primes d'encouragement et développant la pêche à 5 espèces de poisson.

1938 : première conserverie (huile de requin) au Cap-Vert.

1941 : création à Dakar du Laboratoire scientifique et technique des pêches. L'heure était venue à l'exploitation scientifique des ressources halieuthiques du Sénégal, même si les pêcheries étaient encore aux mains d'entreprises à caractère familial, la colonie souhaitait désormais contrôler cette pêche plus tout à fait artisanale et bientôt industrielle.

1948 : conférence de la Pêche maritime à Dakar. Aménagement de centres de pêche

au Sénégal. Construction d'un frigorifique à Dakar. Intensification de la pêche pirogüère pour les usines de transformation du poisson.

Par ailleurs, les grandes maisons de commerce se dotèrent de leur propre armement maritime ou s'allièrent aux Compagnies maritimes : la société navale des chargeurs Delmas Vieljeux s'installa à Dakar en 1867, les Chargeurs Réunis en 1872... Ces grandes compagnies maritimes contribuèrent à l'essor du port de Dakar, 3ème port de l'Union française à la veille de la décolonisation, au détriment sans doute de St Louis qui perdait ainsi sa prépondérance séculaire, alors que la pêche artisanale s'y développait.

La vocation maritime du Sénégal est évidente, grâce à ses eaux très riches en poisson et les équipements importants du port de Dakar ; cependant, l'activité maritime ne bénéficia pas toujours d'appuis à la mesure de ses ambitions face à la concurrence d'autres pays de la Côte occidentale d'Afrique tels que la Côte d'Ivoire, le Cameroun, le Nigéria ■

(1) Ivoire non traitée
(2) toiles bleu indigo
(3) mot d'origine portugaise synonyme de matelot
(4) les Anglais installés en Gambie, occupèrent deux fois St Louis de 1758 à 1779 et de 1807 à 1826 et Gorée de 1777 à 1783 et de 1799 à 1804.

Le point de vue de l'anthropologie historique, mieux que l'ethnographie ou l'ethnologie, permet d'embrasser, dans une perspective temporelle large, à la fois la diversité des sociétés qui se livrent à la pêche et les tendances « lourdes » de ce secteur d'activité pris dans son ensemble. Une telle démarche donne aux situations et aux problèmes contemporains un éclairage irremplaçable sur les processus de transformation d'un secteur que l'on méconnaît gravement en le taxant de « traditionnel ».

L'histoire de la pêche au Sénégal est inséparable des grandes transformations qui ont affecté le littoral et l'ensemble sénégalais. On peut en reconstituer les grandes lignes à partir de la deuxième moitié du XVème siècle grâce aux docu-

ments écrits ou dessinés que nous ont laissés les témoins européens et aux informations léguées par les traditions des peuples proches de la mer.

Une histoire technologique longue et fluctuante

Jusqu'à la fin du XVIème siècle, les documents portugais présentent des pirogues monoxyles, sans bordés et sans voile. leur taille varie considérablement d'une zone à l'autre du littoral : 3 à 4 hommes au niveau du fleuve Sénégal, 38 hommes dans la région du Cap-Vert et sur la Petite Côte, alors que les pirogues du Niomi (embouchure de la Gambie) peuvent transporter une centaine de personnes. Les petites pirogues présentes sur tout le littoral sont utilisées pour la pêche en mer jusqu'à deux ou trois lieues des côtes. A partir du Cap-Vert, les grandes pirogues servent au cabotage de commerce et aux entreprises guerrières

(notamment contre les Européens). Les plus grandes fréquentent les embouchures et sont destinées davantage au transport fluvial que maritime. Bien que la pêche maritime soit répandue sur tout le littoral, même à l'embouchure du Sénégal où la barre est forte, il semble que la pêche continentale soit plus importante, notamment dans les lacs côtiers de la grande côte (à partir du XVII^e siècle la configuration et l'écologie du littoral se transformeront sensiblement avec le dessèchement climatique). Le littoral entre le Cap-Vert et l'embouchure du Saloum est l'exception. La sécurité qu'offre cette vaste baie permet une intense exploitation des richesses halieutiques. C'est là que les témoignages sur les engins et les techniques de pêche sont les plus précis : lignes à hameçon, harpon mais aussi filet actif, notamment un filet lesté avec couverture coulissante. Les filets de coton et de fibres végétales font l'objet d'échange sur les marchés de la côte.

Dans cette période antérieure au XVIII^e siècle, la traite européenne stimule l'économie d'échange (cuirs, ivoire, ambre, or et esclaves) et profite sensiblement aux régions littorales (alors que l'empire du Dyoloff est démantelé). L'approvisionnement des navires européens en eau et vivres contribue à ce développement. Mais l'économie littorale, et en particulier les activités de pêche, sont également échangées vers l'intérieur (coquillages séchés du Saloum, sel du Niomi et de Casamance, poisson séché des environs de Rufisque et de la Petite Côte). Inversement, lorsque les populations de l'Hinterland côtier sont affectées trop gravement par les aléas climatiques et les invasions d'insectes prédateurs, ils migrent temporairement pour pêcher et collecter des coquillages.

Dans la période suivante, de la fin du XVI^e siècle à la fin du XVII^e, intervient une véritable révolution technologique : l'adoption de voiles et de gréments complexes sur les pirogues monoxyles. Un nombre important d'embarcations sont, selon les observateurs portugais, hollandais et français, équipées de une à quatre voiles (alignées ou superposées selon les cas, triangulaires comme les focs ou carrées comme les huniers). Ces pirogues grées coexistent avec les anciens types d'embarcation. Elles ne sont pas forcément de grande taille et servent pour la pêche et le cabotage. S'il est probable que cette innovation technologique provienne de la couche de population liée au commerce et à la navigation euro-

péenne, il est certain que ces embarcations étaient construites et utilisées par des Africains.

Il est probable que les gréments les plus complexes équipent les pirogues de commerce de la Petite Côte et de Gambie. A cette époque, les échanges côtiers s'amplifient, aiguillonnés par la concurrence commerciale que se livrent les différents pays européens après la rupture du monopole portugais. Les ports de traite se multiplient entre le Cap-Vert et les « Rivières du Sud » tandis que sur la Grande Côte l'établissement français de St-Louis concentre les échanges à l'embouchure du Sénégal. D'autres établissements fixes (Gorée, Rufisque) induisent des activités liées à la navigation et à la pêche. Une réglementation de celle-ci est imposée aux Européens par les « capitaines de pêche » collectant des taxes au profit des souverains de l'intérieur.

L'approvisionnement des populations agricoles en poisson semble très actif. Des pêcheurs subalpes (originaires du moyen Sénégal) s'installent à St-Louis et pratiquent le séchage et le braisage du poisson. Dans la région de Rufisque, des caravanes maures viennent acquérir des charges de poisson sec. De façon générale, la pêche est décrite dans les documents européens comme une activité lucrative qui amène à pêcher de nuit et loin de la côte. Aux anciennes techniques s'ajoute la senne de plage, peut-être initiée par les Européens de Gorée et de Rufisque.

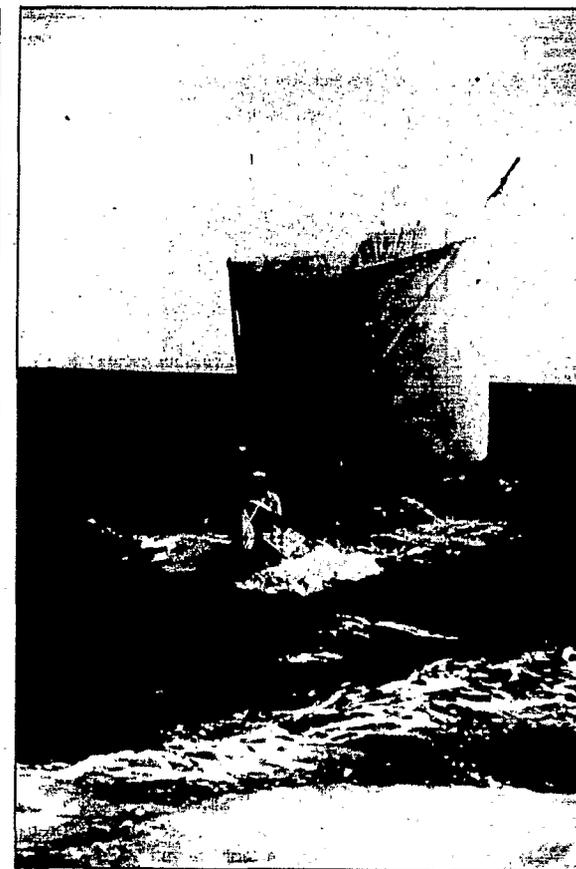
L'influence de la traite des esclaves et de l'implantation française

A partir de la fin du XVII^e siècle cette situation, que l'on peut sans doute qualifier de prospère, subit les effets du développement de la traite des esclaves, renforçant l'influence française, enrichissant les aristocraties guerrières, mais désastreux pour les populations d'agriculteurs et les activités d'échanges du littoral. Ces nouvelles conditions vont avoir sur la pêche et les techniques de navigation des conséquences régionalement diversifiées. Le commerce, la navigation et la pêche sont moins affectés dans les îles du Saloum et surtout en Gambie où l'influence anglaise demeure forte. Mais là où la France manifeste son projet d'hégémonie territoriale, l'économie maritime se polarise autour des établissements coloniaux et des ports de traite tandis qu'ailleurs règne l'insécurité.

Il s'en suit une régression du cabotage africain « indépendant » et les documents ne font plus état de gréments complexes. Parallèlement, dans les ports contrôlés par les Français, la technologie de la navigation est orientée vers le passage de la barre et des hauts fonds tandis que des embarcations européennes se répandent comme navires de cabotage ; le pôle d'innovation technique des pirogues n'est plus la Petite Côte et la Gambie mais St-Louis. Les nécessités d'assurer les communications et les transbordement entre St-Louis et les navires souvent immobilisés par la barre déterminent une transformation des pirogues. Celles-ci sont progressivement équipées d'éperons et de bordés « cousus » (selon une ancienne technique fluviale) et dotées d'un grément simplifié mais de maniement rapide et fonctionnel : une voile unique de forme triangulaire ou, de plus en plus, à livarde (voile carrée à livarde transversale attachée à la base d'un mât mobile). C'est l'ancêtre de la pirogue de pêche actuelle, dont les caractéristiques ne remontent donc pas au-delà du début du XVIII^e siècle.

La pêche subit des transformations parallèles. Les échanges de produits de la mer avec l'intérieur semblent affectés par la destruction du commerce autre que celui des esclaves (la transformation de poisson sec à Rufisque est maintenant décrite comme peu importante). En outre, le dessèchement sensible dans la région de St-Louis fait disparaître les activités de collecte et de transformation des coquillages et pose le problème de la fourniture en bois pour la construction des pirogues. En contrepartie, la présence ou la proximité des établissements coloniaux induisent un développement d'activités spécialisées, en particulier à St-Louis (exploitation du sel, fabrication de chaux) et surtout une forte demande en produits de la pêche pour ravitailler la population croissante des comptoirs coloniaux. C'est ainsi qu'à St-Louis est créé, sous la protection française, le quartier de pêcheurs de Guet-Ndar à partir d'éléments composés originaires du Fleuve et du pays wolof. C'est de cette création (encore une fois relativement récente : début du XVIII^e) que va naître la spécialisation des marins saint-louisiens dans le cabotage fluvial et maritime, la pêche lointaine et la commercialisation du poisson sec.

C'est aussi à cette époque que se constitue une forte spécification des Lébou du Cap-Vert contre l'hégémonie des royaumes



Pirogue à voile carrée (photo Renaudeau-Hoa qui)

wolof de l'intérieur. Non pas, contrairement à ce qui est souvent avancé, sur la base de caractéristiques propres aux sociétés de pêcheurs ; mais, inversement, dans des conditions qui vont faciliter leur intégration dans le projet colonial français et les nouvelles opportunités économiques qui en découlent : cabotage et approvisionnement en poisson.

De profonds changements économiques et sociaux vont à nouveau intervenir au cours du XIX^e siècle avec l'abolition de la traite des esclaves au profit de l'économie de traite des produits primaires destinés à alimenter l'industrie européenne. La gomme sur le Fleuve puis 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.

Plus encore qu'au siècle précédent, le développement de la navigation et de la

pêche maritime est lié à celui de l'économie coloniale. Les traitants wolof et lébou fréquentent les ports de St-Louis à la Casamance. Les traitants niominka et mandingues du Sud, toucouleurs originaires du fleuve Sénégal, participent au cabotage entre la Gambie, le Saloum et Gorée. Quant à la pêche maritime elle se développe précisément à proximité des débouchés commerciaux les plus importants : implantations coloniales en voie d'urbanisation de St-Louis, Dakar, Gorée et Rufisque ; escales arachidières de la Petite Côte. Le chemin de fer Dakar-St-Louis (terminé en 1885) facilite l'écoulement vers les escales de l'intérieur du poisson sec de St-Louis et de Rufisque. Un nouveau type de transformation apparaît : les petits poissons sont salés avant d'être séchés, coque et paille d'arachide fournissant à la technique du braisage un combustible commode.

Bien que la technologie des cotres et des goélettes soit connue des traitants wolof de St-Louis, c'est la pirogue avec éperons, bordés et voile à livarde qui se répand vers le Sud : les Lébou adoptent avec des variantes l'armement guet-ndarien. Les contacts technologiques se multiplient avec la nécessité, pour les marins guet-ndariens et lébou, de s'approvisionner en troncs dégrossis ou en pirogues de joal en plus loin vers le Sud : région de Joal au milieu du XIXème, Casamance un peu plus tard. Dès la fin du siècle, les pêcheurs « du Nord » entreprennent des migrations jusqu'en Casamance durant la saison sèche.

La pêche au XXème siècle : spécialisation, dépendance et autonomie

On le voit, rien de moins figé que la technologie de la navigation et de la pêche dans les périodes antérieures au XXème siècle. Que dire alors de son évolution durant la colonisation puis après l'Indépendance, alors que les conditions économiques et sociales sont soumises à des changements accélérés et que l'Administration coloniale puis l'Etat sénégalais vont être tentés d'intervenir directement sur ce secteur stratégique, tant au point de vue de son importance alimentaire qu'à celui des possibilités d'industrialisation et d'exportation qu'il offre !

La première question que l'on peut se poser est la suivante : lorsque l'on parle de la pêche piroguière, de qui ou de quoi parle-t-on ? Communautés « traditionnellement »

tournées vers la pêche, avec des caractéristiques sociales, culturelles de tous temps spécifiques, ou bien communautés de marins forgées par des conditions historiques et économiques précises, n'excluant pas une forte hétérogénéité ? De toute évidence, la seconde réponse est préférable. Le grand centre de pêche de Guet-Ndar à St-Louis est de création relativement récente à partir de fonds de population divers. De même, historiquement, les Lébou furent un peuple d'agriculteurs d'origine composite. Le principal point de débarquement lébou, Cayar, est né de la politique coloniale à l'égard des chefferies locales, grâce à une forte immigration d'agriculteurs non lébou et à une spécialisation progressive due à la proximité du Cap-Vert et de Thiès. De même, nombre de pêcheurs de la baie de Hann, de la Petite Côte ou de Casamance sont issus de migrations de paysans wolof et serer de l'intérieur ou de paysans-pêcheurs de rivière (Subalbe du Fleuve, Niominka du Saloum). Paradoxalement, le développement des migrations temporaires n'a pas contribué à une homogénéisation des populations de pêcheurs mais au contraire à l'accentuation de spécificités culturelles (avec les sources de conflits potentiels que cela comporte) qui doivent être comprises non comme une donnée intangible mais comme la marque d'une production historique différenciée.

Car les populations de marins-pêcheurs restent fort diverses et cette diversité s'explique par les conditions historiques de spécialisation dans la pêche, d'une part, d'intégration des différentes parties du littoral dans l'ensemble économique sénégalais d'autre part. Au cours du XXème siècle, l'expansion de la pêche piroguière continue de reposer sur le secteur des échanges, notamment des échanges interafricains. Dès la fin du XIXème, les conditions sont réunies pour que la pêche piroguière puisse s'orienter, sur la base de sa propre dynamique interne, vers une « petite production marchande » généralisée, systématiquement orientée vers les échanges monétarisés (par opposition à des échanges de produit à produit portant sur le surplus que laisse la consommation domestique) et fondée sur la division du travail au sein du groupe domestique.

Le développement de l'économie de traite arachidière est le contexte déterminant de la généralisation de cette forme de production de la pêche : par ses effets sur la

demande intérieure en poisson frais ou transformé, la monétarisation des échanges, la constitution d'une armature urbaine et semi-urbaine sur le littoral, l'amélioration des communications et l'élargissement des débouchés. Là où l'activité arachidière et l'immigration agricole sont faibles, comme en Casamance, la pêche ne se développe guère que sous la forme de petite production marchande spécialisée chez les autochtones.

Très tôt, au contraire, la région de St-Louis, dont l'arrière pays est moins propice à l'arachide, profite de sa fonction de métropole de la navigation fluviale et maritime : elle constitue un réservoir de pêcheurs migrants guet-ndariens et walo-walo. La spécialisation des Lébou du Cap-Vert dans la pêche est plus tardive et moins générale : le maraîchage constitue une activité lucrative et c'est surtout l'établissement de petites unités européennes de transformation et le développement du marayage africain durant la seconde guerre mondiale qui précipitent l'évolution. La Petite Côte subit les mêmes effets mais avec une plus grande proportion de pêcheurs étrangers (lébou, saint-louisiens et niominka) et d'agriculteurs serer de l'intérieur qui se fixent à Mbour et Joal. Les années 1960 voient la spécialisation dans la pêche s'accroître avec la crise de la navigation de transport à St-Louis et dans les îles niominka du Saloum et avec le déclin de l'agriculture et l'extension des zones urbanisées chez les Lébou du Cap-Vert. En Casamance, plus faiblement intégrée à l'espace économique national, la pêche spécialisée reste le monopole des Saint-Louisiens et des Niominka.

Parallèlement à cette différenciation des zones littorales, les campagnes de pêche s'allongent et leur itinéraire se complexifient. Ce sont les groupes les plus coupés de l'agriculture (Saint-Louisiens mais aussi Niominka qui sont confrontés au problème croissant de la salinisation de leurs terrains de culture) qui s'y livrent le plus. C'est aussi dans ces groupes que se développent, à partir des années 1970, l'usage des sennes tournantes et l'emploi, d'une certaine façon révolutionnaire, de salariés temporaires originaires de l'intérieur.

En fin de compte, la dynamique de la pêche piroguière est à la fois conditionnée par les transformations socio-économiques globales que connaît le Sénégal, et autonome vis-à-vis des politiques d'intervention de l'Etat (colonial ou post-colonial) puisque fondée principalement sur le marché inté-

rieur et sur la logique propre (mais diversifiée) des communautés de pêcheurs.

Il faut savoir que, hormis le secteur thonier et, déjà dans une moindre mesure, sardinier, les pêcheries industrielles ont reposé exclusivement jusqu'aux années 1960 et reposent encore fortement sur les débarquements piroguiers. Les premières unités de transformations européennes (qualitatif plus pertinent qu'« industriel »), qui se développent surtout dans les années 1940, utilisaient quasi-exclusivement elles-mêmes des pirogues pour leur approvisionnement. Aujourd'hui encore, on estime à 34 % la part de produit traité industriellement à Dakar par le marayage d'exportation. Ce taux est encore plus important si l'on tient compte de l'industrie crevettière casamançaise qui dépend entièrement de la pêche piroguière et de la part croissante dans la pêcherie des céphalopodes des débarquements piroguiers.

Depuis le début du siècle, les pêcheurs ont toujours joué de l'alternative entre l'approvisionnement des industries de transformations « industrielles » et celui du marché intérieur (comprenant les formes africaines de transformation) en fonction des prix offerts et des possibilités d'écoulement du produit. Ainsi, durant la seconde guerre mondiale, les pêcheurs préférèrent vendre sous contrat aux ateliers de séchage européens pour s'en détourner ensuite lorsque les prix et les débouchés du marché intérieur sont jugés plus intéressants. De même, l'industrie crevettière casamançaise repose sur les hauts prix relatifs d'achat de la part des usines. Enfin, l'usine de farine de poisson de Djifère démontre, de 1977 à 1982, la forte capacité de la pêche piroguière à s'adapter aux demandes de l'industrie si, par ailleurs, les conditions de l'approvisionnement du marché de consommation local ne sont pas jugées de meilleur rapport. Aussi le secteur industriel et exportateur a-t-il toujours eu tendance à reproduire (à l'image du mécanisme pesant sur les produits agricoles d'exportation) le mécanisme de « l'économie de traite » vis-à-vis des producteurs directs, en l'occurrence les pêcheurs piroguiers. Avec les aléas que cela comporte pour ceux-ci : compression des prix d'achat aux producteurs (cas du marayage d'exportation au Cap-Vert ou des crevettes en Casamance), aléas des entreprises industrielles (faillite et fermeture de l'usine de Djifère, sans considération pour l'effort coûteux d'équipement en sennes tournantes des pêcheurs locaux).

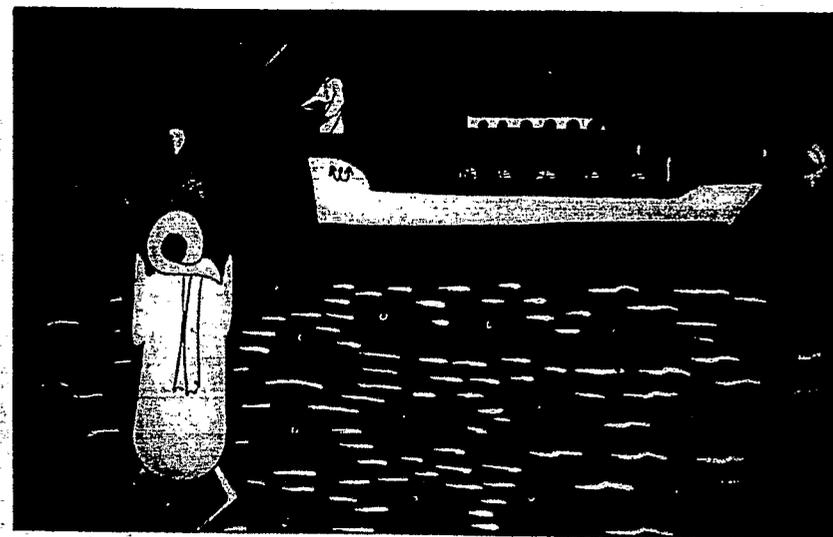
Cette capacité d'autonomie de la pêche piroguière est également repérable dans les résultats des interventions extérieures dans ce secteur (administration coloniale, Etat sénégalais, organismes de développement). L'histoire du mouvement coopératif de la période coloniale à aujourd'hui, par exemple, est une série continue de détournement de l'objectif officiel d'organisation encadrée dans le sens des intérêts immédiats mais assurés des pêcheurs pour bénéficier d'équipements et de crédits. Ainsi la contrainte ou les incitations à approvisionner la transformation industrielle durant la seconde guerre ou dans les années 1950 n'ont pas résisté à l'appel rémunérateur du marché intérieur. Alors que l'introduction de la motorisation visait à garantir cet approvisionnement et à fixer les pêcheurs sur la Grande Côte dans les années 1950, les résultats furent absolument inverses. De même les projets de modernisation des embarcations (pinasses, pirogues métalliques, chalutiers artisanaux, cordiers, petits sardiniers — aujourd'hui pirogues en plastique) se sont soldés au mieux par des résultats peu convaincants liés à leurs contraintes de financement, de gestion et de maniement tandis que la technologie de la pirogue se transformait en fonction de l'introduction de nouveaux engins. Toute réorganisation issue de l'extérieur se heurte non pas, comme il est dit trop souvent pour justifier a priori ces interventions, au « traditionalisme » ou à la « mentalité » des pêcheurs mais à une organisation très structurée de ce secteur, et à sa logique propre caractérisée par la recherche de la sécurité et l'utilisation d'un circuit de transformation et de commercialisation interne que son ancienneté a permis de faire évoluer efficacement. Ainsi s'expliquent les échecs des interventions en matière d'organisation de la commercialisation elle-même (politique des prix et de contingentement des livraisons durant la seconde guerre, COOPMER en 1952-1954, Dakar-marée en 1965), tandis qu'à l'inverse le mariage se développait et se diffusait « spontanément », selon des modalités « informelles » qui ont l'avantage de compresser les coûts de distribution. Tant au niveau de la production qu'à celui de la commercialisation, l'actuelle opération du CAPAS, fondée sur une chaîne de froid de gestion délicate, se heurte à des obstacles de taille...

A ces interventions hypothétiques s'oppose la remarquable continuité des innova-

tions technologiques du secteur piroguier, adoptant en les adaptant, lorsque cela s'avère profitable, des techniques introduites par les services de développement. Deux exemples particulièrement importants — mais à vrai dire les seuls — illustrent ce processus. Le premier chronologiquement est l'introduction du moteur hors-bord par le Service technique des pêches de St-Louis. Après quelques années d'hésitation, la moitié des embarcations maritimes est motorisée en 1960. Nous avons vu que la motorisation s'est faite selon une transformation, par les pêcheurs, des objectifs officiels du projet. C'est néanmoins cette « récupération » qui permet, dès avant l'indépendance, d'accroître la spécialisation des pêcheurs, de moduler les campagnes de pêche, d'accéder à de nouvelles zones d'exploitation. L'autre exemple d'introduction réussie d'une innovation technique extérieure est celui de la senne tournante. Diffusée à partir de 1972 à l'initiative de la FAO, cette technique occupe aujourd'hui 500 pirogues et 6 500 emplois à bord autour de 250 filets. Le coût élevé de l'investissement a facilité l'introduction de non-pêcheurs dans ce secteur (fonctionnaires, mareyeurs) mais la nécessité d'une gestion directe tend cependant à limiter cette insertion. Dans ce cas également, l'adoption technique n'aurait pu se faire sans une série d'adaptations ou d'innovations parallèles issues des pêcheurs eux-mêmes : équipement en pirogues porteuses et évolution de la construction des pirogues vers le gigantisme (les embarcations peuvent dépasser 20 mètres), recrutement de manœuvres de l'intérieur, sans oublier la nécessité de la motorisation, adoptée 20 ans plus tôt...

De façon générale, ces transformations techniques spectaculaires ne doivent pas faire oublier qu'elles se situent dans un ensemble d'innovations peu perceptibles pour l'observateur extérieur mais fortement marqué par l'existence de chaînes opératoires évolutives, comme la diffusion de l'épervier et de la senne de plage vers la Petite Côte et le Saloum avant la première guerre mondiale, celle du filet dormant et du filet maillant encerclant à partir de la seconde guerre mondiale, en passant par la généralisation de la pirogue « nordiste » à bordés « cloués » et éperons jusqu'aux chantiers artisanaux de Casamance.

Enfin, ces transformations sont inséparables, non seulement du réseau de distribution « indépendant » (femmes de pêcheurs,



revendeurs, mareyeurs), mais également de l'évolution des techniques locales de transformation selon les conditions particulières aux différentes régions du littoral (poisson séché ou fumé), aux marchés d'écoulement (salé ou non, espèces de poisson utilisées) ou aux transformations des techniques de pêche (utilisation massive de la production d'engins très performants comme la senne tournante couliissante ou espèce cible de luxe), etc.

Le réalisme des pêcheurs piroguiers

Rien de moins « traditionnel », rien de moins « informel » que le processus qui a conduit la pêche piroguière à ses formes contemporaines. Elle est surtout inséparable des transformations globales de la société et de l'économie sénégalaises et, en ce sens, elle a été et reste dépendante des rapports de force et des politiques économiques successifs qui ont débuté avec la colonisation et se sont poursuivis avec l'intégration du pays à l'économie mondiale. Mais, en un autre sens, la pêche piroguière s'est construite progressivement sa propre autonomie d'abord en bénéficiant de l'énorme poids du marché intérieur, ensuite en constituant ses propres stratégies à l'égard des sollicitations et des interventions extérieures.

Concernant l'harmonisation de sa dynamique interne avec des objectifs d'intérêt national, le problème n'est donc pas tant de « réhabiliter » la pêche piroguière que d'évi-

ter de saper ses éléments de force — dépendance technologique relativement faible, taux de valeur ajoutée sur production plus forte que la pêche industrielle, insertion socio-culturelle assurée pour la plupart des producteurs et transformateurs. Certes, elle a survécu, en se les « appropriant », à bien des interventions extérieures mais, justement parce qu'elle possède de fortes capacités d'adaptation, elle demeure sensible à l'attraction de « l'économie de traite ». Or celle-ci se manifeste toujours dans l'organisation du mareyage d'exportation et dans l'inégalité du financement des projets d'équipements artisanaux et industriels surtout si on le rapporte aux volumes débarqués par l'une et l'autre pêche.

Les responsables du développement doivent se convaincre que la « modernisation » de la pêche piroguière ne les a pas attendus et qu'il n'est jamais trop tard pour tirer les leçons de l'histoire. Parmi celles-ci, la plus fondamentale est l'échec des projets technocratiques, par trop volontaristes et contraignants, faisant fi trop souvent du réalisme des pêcheurs piroguiers. On rejoint là une constante du « Développement » en général ■

Note de l'auteur :

Cet article repose sur les recherches que nous avons menées en 1981-1983 au Centre de Recherches océanographiques de Dakar-Thiaroye, où nous avons largement bénéficié des apports de nos collègues socio-économistes J. Weber, C. Chaboud, M. Kébé.

* Chercheur à l'ORSTOM



(photo : M. Huet-Hoaqui)

populations noires s'installèrent autour du fort où ils servaient comme employés tandis que les pêcheurs de l'embouchure fournissaient les Européens en poisson.

Gorée, elle, pratiquait essentiellement la traite des esclaves. Environ 300 à 400 captifs par an étaient envoyés dans les plantations des Antilles et de Guyane. Les rois de la côte se chargeaient de se procurer des esclaves qu'ils vendaient ensuite aux Européens qui ne voulaient pas s'aventurer dans l'intérieur du pays. Ces derniers commerçaient depuis la Mauritanie jusqu'en Sierra Leone, lieu privilégié des Compagnies à monopole exclusif. De nombreux navires fréquentaient alors la Côte occidentale d'Afrique, français et anglais, mais aussi des bateaux « neutres », américains et danois, surtout à la fin du XVIII^{ème} siècle. Les comptoirs du Sénégal étaient soumis à la concurrence franco-anglaise (4).

La cohabitation entre noirs et blancs dans les comptoirs donna naissance à une importante population métisse, qui très tôt tira les avantages de sa double appartenance. Les blancs, interdits de faire du commerce privé en raison du monopole exercé par la Compagnie, chargeaient leurs femmes et leurs enfants d'acheter des esclaves, du sel, de l'or et même des embarcations. Les jeunes se posèrent comme les « intermédiaires indispensables » de la traite entre les rois, vendeurs d'esclaves et les Européens. Ainsi, acquièrent-ils une réelle fortune en maîtrisant les outils du commerce : location de barques, interprètes (appelés au Sénégal les « maîtres de langues »). L'augmentation de la population des comptoirs posant aux gouverneurs des problèmes difficiles de ravitaillement, les Wolof du Walo créèrent le village de pêcheurs de Guet Ndar sur la Langue de Barbarie ; St Louis consommait environ 250 tonnes de poisson frais par an.

Le développement de la pêche maritime entraîna des modifications dans la confec-

tion des pirogues qui s'inspira alors des modèles européens.

En 1789, le Sénégal présenta ses Cahiers de Doléances aux Etats Généraux, avec pour principale revendication la suppression du monopole de la Compagnie et la liberté de commerce ; les Saint Louisiens obtinrent gain de cause en 1791. Le règne des compagnies abolies, de nombreux traitants privés s'implantèrent dans la colonie.

Les Grandes Maisons de Commerce et le Développement colonial du Sénégal maritime

En juillet 1816, le gouverneur Schmaltz partit au Sénégal, afin de réoccuper la colonie après le départ des Anglais. Il fut un des rescapés de la Méduse dont le naufrage célèbre constitua une perte terrible, le bateau contenant des marchandises indispensables à la colonie. A l'arrivée de Schmaltz, cette dernière était aux mains des traitants noirs et métis.

C'est au début des années 1820-1830, que débarquèrent à St Louis et Gorée, de jeunes Français aventureux et décidés à faire fortune aux colonies. Originaires de Bordeaux et Marseille, ils s'allièrent aux familles métisses et devinrent à leur tour de riches négociants en constituant une importante flotille de commerce. Ils créèrent des sociétés, les « grandes maisons de commerce coloniales » : Maurel et Prom, Deves et Chaumet, Buhan et Teisserre... dont le rayonnement existe encore de nos jours.

Cependant, l'activité commerciale de la colonie avait été rudement mise à l'épreuve en 1818 lors de l'abolition de la traite négrière (mais pas de l'esclavage). Gorée, surtout, fut touchée, mais elle connut un regain d'activité grâce au développement du trafic avec les « comptoirs du sud » : Casamance, Guinée, Sierra Leone. Elle put servir de port de relais et d'entrepôt aux mar-

chandises traitées ; de plus, elle disposait d'avisos qui fréquentaient ces rivières du sud. En 1854, elle obtint son autonomie vis-à-vis de St Louis et eut dès lors, à sa tête un commandant de la Division navale de la Côte occidentale d'Afrique.

Les Saint Louisiens furent beaucoup plus touchés par la crise de la gomme dans les années 1830-1840, car à cette époque, le Soudan colonisé par Lord Kitchener inonda le marché européen en gomme de bonne qualité et moins chère. Les traitants noirs et métis furent ruinés et durent se mettre au service des maisons de commerce coloniales, qui ne cessaient de se développer, bénéficiant d'appuis politiques en métropole et de circuits de distribution rodés dans les ports français de Bordeaux et Marseille. Les quais de St Louis furent remblayés et développés selon le plan d'assainissement et d'urbanisation et dès 1837, ils abritaient des navires à vapeur.

L'essor maritime du XIX^{ème} siècle

Dès lors, l'histoire du Sénégal maritime se précipite avec l'arrivée du gouverneur Faidherbe, la création de Dakar et le développement de la pêche par la France. Le Sénégal s'ouvre à la Révolution industrielle



(photo : M. Huet-Hoaqui)



(photo : Van Laere)

LE SENEGAL
MARITIME

et au grand commerce transatlantique, phare de la Côte occidentale d'Afrique.

Nous n'en retiendrons donc que les grandes dates :

1854 : désenclavement des deux îles-comptoirs St Louis et Gorée. Développement de la culture de l'arachide dans l'intérieur du pays et de la flotte de commerce saint louisienne pour transporter l'arachide dans les huileries françaises. Construction du pont Faidherbe entre l'île St Louis et le continent. Création de la Chambre de commerce du Sénégal et de la Banque du Sénégal.

1857 : Dakar devient la plaque tournante du commerce atlantique. Point de ravitaillement en charbon des Messageries maritimes impériales. Création d'un embarcadère Dakar, en face de Gorée trop petite. Construction du barachoix et d'une batterie de défense.

1862 : le gouverneur Pinet Laprade entreprend les travaux du port de Dakar.

1885 : Inauguration de la ligne de chemin de fer entre St Louis et Dakar, traversant Cayor arachidier ; le port de Dakar permet d'accueillir des bateaux arachidières de gros tonnages.

1895 : création de l'Afrique Occidentale française.

Les ambitions maritimes du Sénégal

par M. Robert SAGNA
Ministre de l'Équipement

Les transports maritimes jouent un rôle primordial dans le développement économique et social du Sénégal. En effet, la mer constitue le vecteur principal de notre commerce extérieur en raison de la position privilégiée de notre pays par rapport à ses partenaires commerciaux traditionnels (essentiellement européens) et potentiels (Amériques du Nord et Sud). Selon les statistiques, 98 % de nos échanges commerciaux passent par la voie maritime, représentant un tonnage important de marchandises aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. La valeur du fret maritime est en moyenne de 20 milliards de francs CFA par an. Cette situation de fait impose au Sénégal de grandes ambitions maritimes. Il s'agira donc ici d'exposer les grandes lignes de notre politique maritime en dégagant au préalable les atouts remarquables que possède notre pays dans le domaine des transports par mer. Dakar est situé à la croisée des grandes routes maritimes intercontinentales et possède un aéroport international de grande renommée. Son réseau routier est l'un des plus denses en Afrique. Ce port en eau profonde rend particulièrement avantageuse sa situation de port d'escale, d'avitaillement, ainsi que d'éclatement du trafic. Il dispose enfin d'infrastructures adéquates et d'une main d'œuvre de qualité. Il est également desservi par un réseau ferroviaire important permettant d'assurer des acheminements terminaux vers l'arrière-pays national et étranger.

Le Sénégal a mis en place un arsenal juridique important dans le domaine des transports maritimes : au plan national : le code de la marine marchande, la loi portant organisation du Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC), le décret portant sur la réglementation du trafic maritime au Sénégal. Au plan international : outre les accords maritimes bilatéraux, le Sénégal a adhéré à des organisations internationales (par exemple, l'OMI, la CMEAOC). Enfin, notre pays a ratifié le Code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED. C'est à partir de ces moyens que notre pays a assis une politique des transports maritimes dont les principes directeurs visent plusieurs objectifs.

La stabilisation des coûts de consommation intérieure : le Sénégal importe l'essentiel de ce qu'il consomme (produits alimentaires, biens d'équipement) et exporte la majeure partie de ce qu'il produit (matières brutes, produits semi-finis ou finis). Ces échanges qui représentent 75 % de la PIB, s'effectuent à 98 % par voie maritime. C'est pourquoi, la dépendance de notre pays à l'égard des transports maritimes étrangers engendre une succession économique et constitue une source de difficultés en raison de la forte incidence du taux de fret maritime sur la formation des prix de nos produits d'importation qui varie de 6 à 40 % selon les marchandises. Ceci aggrave le taux d'inflation et retarde notre décollage économique.

L'amélioration de la balance des paiements : la promotion de nos exportations est la condition « sine qua non » de l'amélioration du solde de notre balance des paiements internationaux. Or nos principaux produits d'importation industriels, agricoles et miniers sont pénalisés sur les marchés internationaux par un manque de compétitivité par les taux de fret élevés pratiqués par les armements étrangers. Les hausses varient en moyenne entre 25 et 60 %.

La stabilisation de la balance des invisibles : chaque année notre pays dépense en fret maritime plusieurs milliards de francs CFA, ce qui représente une hémorragie considérable de devises qu'il importe de juguler.

La création d'emplois : le secteur maritime a un fort coefficient de main d'œuvre locale aussi bien pour les personnels sédentaires et navigants des compagnies que pour ceux des activités annexes (transit, consignation, manutention, etc.).

L'importance stratégique des transports maritimes dans notre développement économique social, la dépendance de notre pays vis-à-vis des armements non nationaux pour assurer l'essentiel de sa propre desserte commandent la nécessité de mettre en place un armement national à la fois fort, dynamique, compétitif et bien adapté aux structures de notre commerce extérieur. Par ailleurs, la nécessité de réorganiser les auxiliaires des transports maritimes s'impose. On constate en effet sur l'ensemble des auxiliaires de transports maritimes (environ 120) que plus de la moitié sont des sociétés sénégalaises ne possédant ni les moyens matériels requis, ni la surface financière suffisante. Aussi, estimons-nous vitale la réorganisation des différentes entreprises sénégalaises et consignation, manutention, transit et ship chandling pour permettre de garantir une meilleure qualité de service aux usagers.

Histoire : Une ouverture à la mer progressive et sous contrôle

par
Nathalie REYSS

L'histoire maritime du Sénégal se confond longtemps avec celle de la colonisation européenne, et notamment avec les heures sombres de l'esclavage et de la traite. C'est à partir de cet héritage que se construit aujourd'hui la politique maritime d'une jeune nation.

Le Sénégal était — et demeure essentiellement — un pays tourné vers la terre, pays d'agriculture et d'élevage. Seules certaines ethnies, établies sur la côte et dans les estuaires se réservaient l'exploitation des ressources halieutiques, sans contact important avec les populations de l'intérieur qui, elles, participaient à l'Histoire du Sénégal, l'histoire des royaumes.

Les premières traces de l'activité maritime sont de nature archéologique, ainsi que le démontre la découverte d'un chantier de construction de pirogues datant du néolithique, dans la presqu'île du Cap-Vert. Les ethnies côtières pratiquaient surtout la pêche piroguière, l'exploitation des salines dans le delta des fleuves et le ramassage des coquillages (huîtres et pagnes). Les principaux centres d'activité étaient : l'embouchure du fleuve Sénégal, le Cap-Vert, la Petite Côte, le delta des fleuves Saloum et Gambie, et enfin la Basse Casamance.

L'arrivée des Européens et le commerce de traite

Il est généralement admis que les premiers Européens qui arrivèrent au Sénégal furent les Portugais. En 1444, Dinis Diaz toucha le Cap-Vert, suivi par Lançarote qui franchit l'embouchure du Sénégal et Ca da Mosto en 1446. Dès 1460, à la mort du Prince Henri le Navigateur, ils avaient établi les premières cartes manuscrites du Sénégal depuis Arguin (en Mauritanie) jusqu'au Sierra Leone.

L'introduction de la voile sur les pirogues du Cap-Vert semble être le fait des Portugais, en effet bon nombre de mots Lebou

concernant l'accastillage sont d'origine européenne : « ma » pour « mâ », « verg » pour « vergue », etc. Les Portugais s'installèrent dans l'île de Gorée et sur la Petite Côte où ils fondèrent les comptoirs de Rufisque, Joal et Portudal. Ils christianisèrent la population côtière et créèrent un réseau de commerce vers l'intérieur par la voie des fleuves. Ils traitaient l'or, la gomme arabique, la cire, les cuirs et le morphil (1). Dès le début du XVI^{ème} siècle, ils se heurtèrent aux concurrences hollandaise et anglaise en mer, mais aussi dans les comptoirs, comme celui fort convoité de Gorée. L'exploitation des mines en Amérique latine et des plantations aux Antilles entraîna une forte demande de main-d'œuvre à bas prix, ce fut le début du commerce triangulaire, l'Afrique fournissant les esclaves. Gorée allait devenir un des plus importants entrepôts de la Côte occidentale d'Afrique.

En 1659, les Français s'installèrent sur l'île de Ndar située dans le delta du fleuve Sénégal, où ils bâtirent un fort à qui ils donnèrent le nom de St Louis, en l'honneur du jeune roi Louis XIV. Cette île leur fut cédée « en échange d'une coutume annuelle de trois pièces de guinée (2), un tiers d'aulne de drap écarlate, sept barres de fer longues et dix pintes d'eau de vie ».

En 1677, Colbert chargea l'Amiral d'Estrees d'enlever aux Hollandais — qui venaient de perdre leur prépondérance sur mer à la suite du Traité de Breda — le comptoir de Gorée. Les deux comptoirs étaient aux mains de la Compagnie des Indes qui, par privilège royal, exerçait le monopole exclusif de la traite. St Louis offrait le double avantage d'être assez proche de la métropole, puisqu'il fallait un mois pour l'atteindre (et trois pour en revenir), et celui d'être naturellement défendu à l'embouchure du fleuve par la barre.

Les Français utilisèrent rapidement les marins sénégalais (le plus souvent esclaves) en tant que « maîtres de barque », pilotes de la barre et « laptots » (3). Les

MER

L'AUTRE TERRITOIRE



M. 2751 - 20 F

LES AMBITIONS MARITIMES DU SÉNÉGAL

M B 31174, et 1
TOMES SEPT
VIII p12