

## La pêche piroguière sénégalaise : les leçons de l'histoire (\*)

par J.P. CHAUVEAU (ORSTOM)

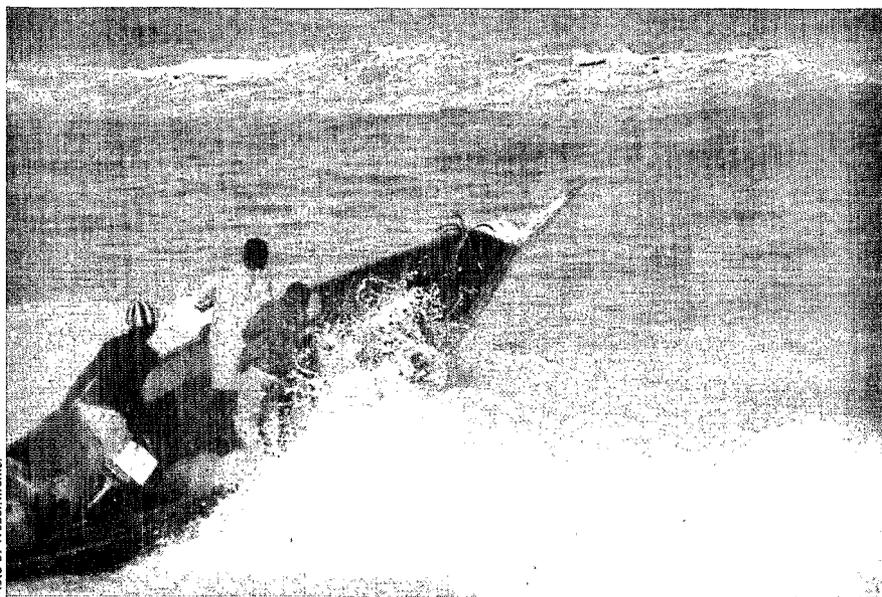
*Dans ce très court article, nous nous placerons du point de vue de l'anthropologie historique qui, mieux que l'ethnographie ou l'ethnologie, nous permet d'embrasser, dans une perspective temporelle large, à la fois la diversité des sociétés qui se livrent à la pêche et les tendances "lourdes" de ce secteur d'activité pris dans son ensemble. Nous espérons montrer qu'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".*

### Une histoire technologique longue et fluctuante

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 XV<sup>e</sup> siècle grâce aux documents écrits ou dessinés que nous ont laissés les témoins européens et aux informations léguées par les traditions des peuples proches de la mer.

Il est bien difficile, en si peu de lignes, de faire ressortir la complexité des éléments économiques, politiques et sociaux qui ont présidé à ces transformations. Aussi nous contenterons-nous, pour illustrer le propos, de replacer dans leur contexte historique les grandes phases d'évolution de la technologie de la navigation et de la pêche.

Jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> 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 com-



Les pirogues sont aujourd'hui équipées de puissants moteurs hors bord.

merce 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<sup>e</sup> 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.

(\*) 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.

ORSTOM Fonds Documentaire

N° :

Cote :

31704, ext 1

B

27 MARS 1991

Dans cette période antérieure au XVII<sup>e</sup> 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 vires 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<sup>e</sup> siècle à la fin du XVII<sup>e</sup>, intervient une véritable révolution technologique : l'adoption de voiles et de gréements 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 gréées 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 européenne (Afro-portugais et leurs descendants, auxiliaires de commerce et de navigation, personnel de chantiers de construction et de réparation, traitants), il est certain que ces embarcations étaient construites et utilisées par des Africains.

Il est probable que les gréements 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 Saint-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-

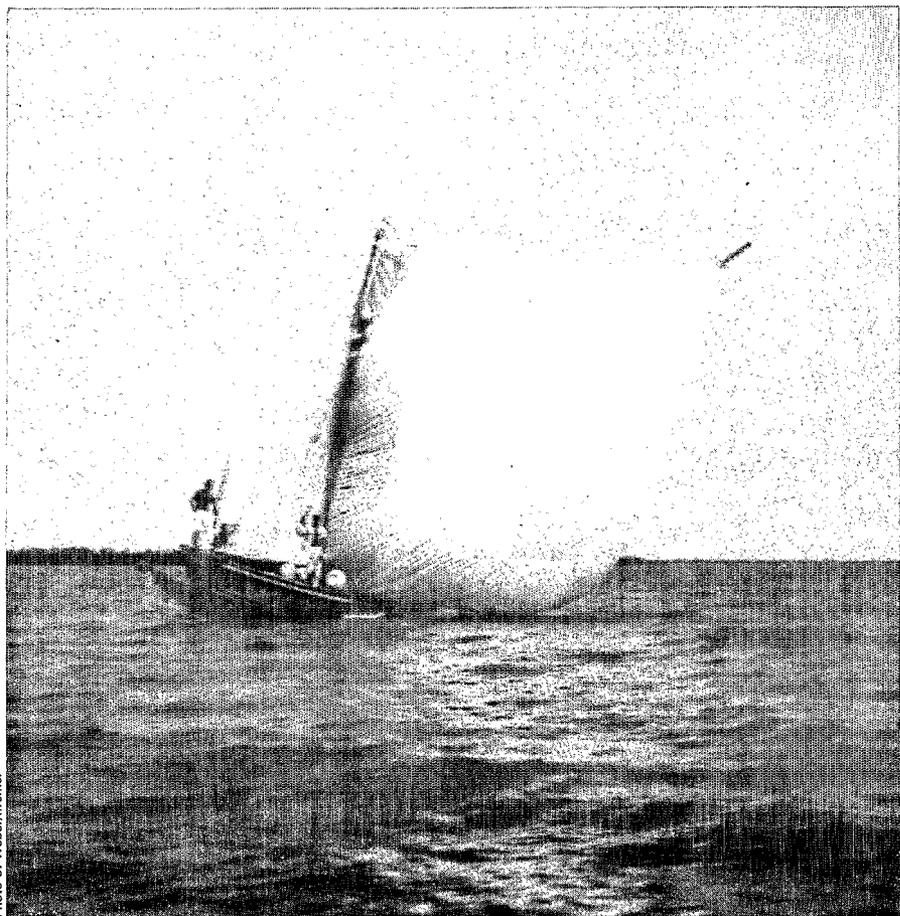


Photo J. Weber/Ifremer

*Image d'un passé révolu...*

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 subalbe (originaires du moyen Sénégal) s'installent à Saint-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.

A partir de la fin du XVII<sup>e</sup> 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 gréements 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



Photo J. Weber/Hemer

des embarcations européennes se répandent comme navire de cabotage ; le pôle d'innovation technique des pirogues n'est plus la Petite Côte et la Gambie mais Saint-Louis. Les nécessités d'assurer les communications et le transbordement entre Saint-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 gréement simplifié mais de manœuvre 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<sup>e</sup> siècle.

La pêche subit des transformations parallèles, toujours déterminées par la conjonction de la traite des esclaves et de l'implantation française. Les échanges de produits de la mer avec l'intérieur semblent affectés par la destructuration 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 Saint-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 Saint-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 Saint-Louis est créé, sous la protection française, le quartier de pêcheurs de Guet-Ndar à partir d'éléments composites originaires du Fleuve et du pays wolof. C'est de cette création (encore une fois relativement récente : début du XVIII<sup>e</sup>) 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 spécificité des Lébou du Cap-Vert contre l'hégémonie des royaumes 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<sup>e</sup> 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.

Puis encore qu'au siècle précédent, le développement de la navigation et de la pêche maritimes est lié à celui de l'économie coloniale. Les traitants wolof et lébou fréquentent les ports de Saint-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 Saint-Louis, Dakar, Gorée et Rufisque ; escales arachidières de la Petite Côte. Le chemin de fer Dakar-Saint-Louis (terminé en 1885) facilite l'écoulement vers les escales de l'intérieur du poisson sec de Saint-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 Saint-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 guetndarien. Les contacts technologiques se multiplient avec la nécessité, pour les marins guetndariens et lébou, de s'approvisionner en troncs dégrossis ou en pirogues de plus en plus loin vers le Sud : région de Joal au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, 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 XX<sup>e</sup> 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 XX<sup>e</sup> 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 !

On peut suivre cette évolution jusqu'à la période contemporaine en distinguant quelques thèmes privilégiés que toute analyse de la situation actuelle et tout projet de développement des pêcheries doit nécessairement prendre en compte.

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 "traditionnel-

lement" tournées vers la pêche, avec des caractéristiques sociales, culturelles de tout 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 Saint-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 dou 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'accroissement de spécificités culturelles (avec

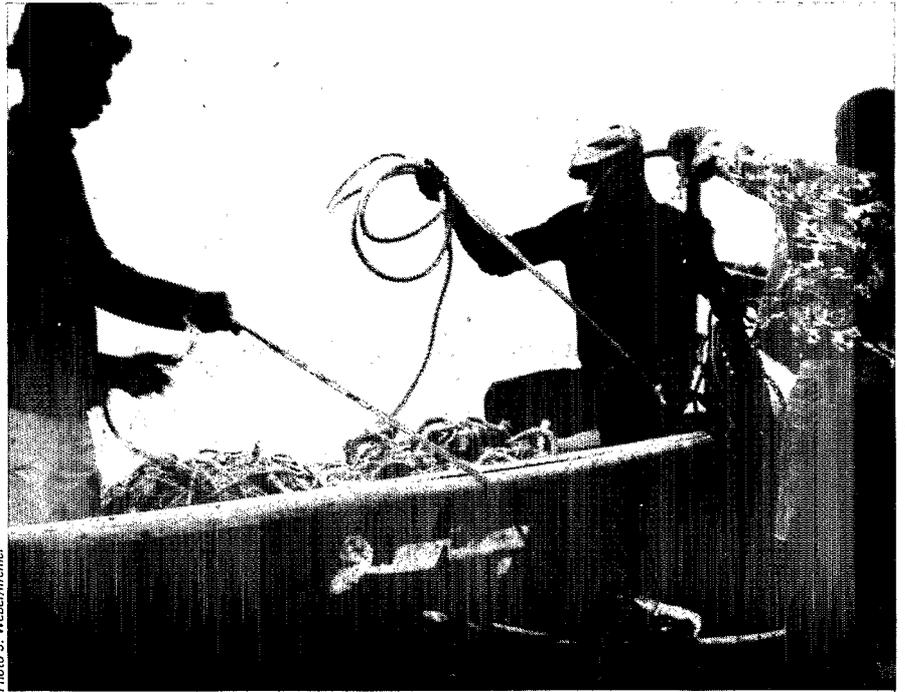


Photo J. Weber/Ifremer

*Vue aérienne du village de pêcheurs de Cayar au Sénégal*



Photo J. Weber/Ifremer



Photo J. Weber/Ifremer

Ces pirogues peuvent dépasser 20 m.

les sources de conflits potentiels que cela comporte) qui doivent être comprises non comme un **donné** intangible mais comme la marque d'une **production** historique différentielle.

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 préfèrent 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 crevetière 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 mar-

ché 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 au producteurs (cas du mareyage 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 détournements 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 manquement tandis que la technologie de la pirogue se transformait en fonction de l'introduction de nouveaux engins (voir *infra*).

Toute réorganisation issue de l'extérieur se heurte non pas, comme il est dit trop souvent pour justifier a priori ces interventions, au "traditionnalisme" 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 mareyage 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 innovations 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 Saint-Louis. Après quelques années d'hésitation, la moitié des embarcations maritimes est motorisée en 1960. On estime que la quasi-totalité des pirogues motorisables avec profit sont équipées aujourd'hui. 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...



Photo J. Weber/Ifremer

La pêche est un véritable travail d'équipe.

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'éviter 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 "modernisa-

tion" 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.

\* \*  
\*

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 coulissante ou espèce-cible de luxe) etc...